Bericht

der Handelskammer zu Thorn

für die Monate August, September und Oktober 1906.

I. Sitzungsbericht.

Niederschrift über die Vollsitzung vom 17. November.

Anwesend die Herren: Stadtrat Dietrich, Bankdirektor Asch, A. Born, O. Gukſch, J. Houtermans, A. Kittler, Stadtrat Laengner, S. Rawitzki, M. Roth, Stadtrat Schwartz, D. Wolff, W. Schultze, R. Bauer, M. Michalowitz, C. Cohn, C. Majewski, E. Voigt.

Entschuldigt fehlen die Herren: C. Berendes, G. Peters, E. Wagner.

Unentschuldigt fehlt Herr C. Landshut.

1. Abänderung der Geschäftsordnung.

Nach § 4 der Geschäftsordnung wählt die Kammer in der ersten Sitzung den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter. Es hat sich nun das Bedürfnis herausgestellt nach einem zweiten Stellvertreter, weshalb beschlossen wird, § 4 dementsprechend abzuändern. Dieser Beschluß erlangt jedoch gemäß § 30 der Geschäftsordnung Gültigkeit erst, nachdem er in einer zweiten Vollsitzung zum Beschluß erhoben worden ist.

2. Wahl eines stellvertretenden Vorsitzenden.

Der bisherige stellvertretende Vorsitzende, Herr S. Rawitzki, hat seinen Wohnsitz nach Berlin verlegt, wodurch sich, da beide Vorsitzende

gemäß § 4 der Geschäftsordnung ihren Wohnsitz in Thorn haben müssen, eine Ersatzwahl nötig machte. Hierbei wird Herr Stadtrat Laengner zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

3. Vereidigung.

Herr Emil Sittenfeld wird von dem Vorsitzenden auf die von der Handelskammer erlassenen Vorschriften als Bücherrevisor vereidigt.

4. Prüfung der Jahresrechnungen.

Die Herren Asch und Wolff haben die Jahresrechnungen geprüft und erstatteten über den Befund Bericht. Auf ihren Antrag wird den Rechnungsführern Entlastung erteilt.

5. Unfallversicherung im Handelsgewerbe.

Der Verband deutscher Eisenwarenhändler hat die Kammer gebeten, die nachstehende Resolution zu befürworten:

„Der Verband deutscher Eisenwarenhändler e. V. erachtete eine Änderung der Unfallversicherungsgesetzgebung dahin für geboten, daß

1. die Unfallversicherung auf alle Geschäftsbetriebe ausgedehnt wird, die im Handelsregister eingetragen sind,
2. der Versicherung die gesamte Tätigkeit des in diesen Betrieben beschäftigten Personals unterliegt,
3. die Unfallversicherung der kaufmännischen Betriebe einer besonderen, sich auf das ganze Gebiet des Reichs erstreckenden Genossenschaft übertragen wird."

Die Angelegenheit wird vertagt. Es soll zunächst eine Anzahl der dabei in Betracht kommenden Firmeninhaber befragt werden.

6. Revision des Börsengesetzes.

Die Kammer beschließt, sich im Anschluß an eine Eingabe des Zentralverbandes des deutschen Bank- und Bankiergewerbes an zuständiger Stelle für eine baldige Revision des Börsengesetzes auszusprechen.

7. Kammer für Handelssachen.

Die Handelskammer hat sich bereits wiederholt für die Bildung einer Kammer für Handelssachen am Landgericht Thorn ausgesprochen, ohne daß jedoch den geäußerten Wünschen entsprochen worden ist.

Da nun aber das Bedürfnis nach Einrichtung einer solchen Kammer sich von Jahr zu Jahr stärker geltend macht und angesichts der vermehrten Streitsachen, die vor das Forum einer solchen Kammer gehören, ein erneutes Vorgehen aussichtsreich erscheint, soll der Antrag nochmals eingebracht werden.

8. Bezirkseisenbahnrat.

Von der Tagesordnung der auf den 28. November angesetzten Sitzung des Bezirkseisenbahnrats wird Kenntnis genommen.

9. Tarisierung von Kleie.

Die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen hat bei der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen den Antrag eingebracht, daß Gemenge aus Mehl und Kleie nur solange als Kleie gelten sollen, als der Bestand an Mehl bei Roggen und Weizenkleie, gehend durch Schweizergaze Nr. 12, nicht mehr als höchstens 33 %, bei Gerstenkleie nicht mehr als höchstens 50 %, gehend durch Schweizergaze Nr. 8, beträgt. Über diesen Antrag ist zunächst am 2. November in München in einer Unterausschußsitzung der Tarifkommission verhandelt worden. Herr S. Rawitzki, der diesen Verhandlungen als Vertreter der Handelskammer beigewohnt hat, berichtet, daß man nicht zu einer Einigung gekommen sei. Die Handelskammer wird die Angelegenheit weiter im Auge behalten.

II. Verhandlungen der Handelskammer.

1. Einrichtungen für Handel und Industrie.

8 Uhr-Ladenschluß.

Im letzten Vierteljahrsbericht teilten wir mit, daß wir eine Eingabe hiesiger Ladeninhaber, worin diese um baldige Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses in Thorn entsprechend dem Resultat der letzten Umfrage baten, dem Herrn Oberbürgermeister Dr. Kersten befürwortend weitergegeben haben. Auf unser Schreiben ist uns nun unter dem 22. Oktober nachstehende Antwort zugegangen:

„Zu meinem Bedauern bin ich nicht in der Lage, bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten in Marienwerder mich dahin zu verwenden, daß auf Grund der vorjährigen Umfrage der 8 Uhr-Ladenschluß für alle diejenigen Geschäftszweige angeordnet werde, die eine 2/3-Mehrheit

aufgewiesen haben. Meines Erachtens kann die Angelegenheit die dortseits gewünschte Erledigung nur finden, wenn eine neue Umfrage angeordnet und durchgeführt wird, bei der zur ausdrücklichen Voraussetzung gemacht wird, daß nur für diejenigen Geschäftszweige der 8 Uhr-Ladenschluß eingeführt werden würde, welche mit $^2/_3$-Mehrheit sich dafür aussprächen, während es bei den übrigen Geschäftszweigen beim späteren Ladenschluß verbliebe.

Diesbezüglicher Antrag wird ergebenst anheimgestellt."

Inzwischen sind nun die ganzen Ladeninhaber, die bereits um 8 Uhr schließen müssen, mit einer Eingabe an uns herangetreten, worin sie ausführen:

„Laut Bekanntmachung vom 17. Oktober 1904 ist für die

Bildhauer und Steinmetze
Juweliere und Goldarbeiter
Eisenhändler
Uhrmacher
Instrumentenbauer
Optiker
Buchhändler
Schuhwarenhändler
Sattler
Gummiwarenhändler
Schirmhändler
Herren-Garderobe- und Maßgeschäfte
Buchdrucker und Lithographen

der 8 Uhr-Ladenschluß angeordnet worden.

Die unterzeichneten Inhaber derartiger Geschäftszweige ersuchen die hiesige Handelskammer, bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten dahin vorstellig zu werden, daß diese Verordnung wieder aufgehoben wird.

Die Unterzeichneten fühlen sich jetzt um so mehr benachteiligt, da den andern Geschäftszweigen der 8 Uhr-Ladenschluß nicht genehmigt worden ist, trotzdem sie sich alle, ausgenommen Lebensmittel und Zigarren, bei der vorjährigen Abstimmung mit über $^2/_3$ Mehrheit dafür erklärt haben.

Der hierdurch hervorgerufene Zustand ist unhaltbar und schadenbringend; kann es doch nicht verhindert und vermieden werden, daß Waren wie Schuhe, Schirme, Herrenanzüge, Papier usw. nach 8 Uhr in den Geschäften ge- und verkauft werden, welche diese Artikel auch führen, aber den 8 Uhr-Ladenschluß nicht bewilligt erhalten haben.

Wir hoffen, daß die Handelskammer unserer oben ausgesprochenen Bitte geneigteste Unterstützung verleihen wird."

Für eine Wiederaufhebung der Verordnung werden wir nun allerdings nicht eintreten, dagegen sollen die Bemühungen auf baldige Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses fortgesetzt werden.

§§ 105 b und 139 c der Gewerbe-Ordnung.

Die Thorner Polizeiverwaltung übersandte uns unter dem 18. Oktober nachstehende Eingabe des Verbandes Deutscher Handlungsgehilfen zu Leipzig, Kreisverein Thorn, zur Äußerung:

„Bezugnehmend auf das Gutachten des hiesigen Kaufmannsgerichts von Ausgang Oktober v. J., worin von den versammelten Beisitzern einstimmig anerkannt wurde, daß ein Bedürfnis, die offenen Verkaufsstellen über 9 Uhr abends offen zu halten, nicht vorliegt, gestattet sich der endunterzeichnete Verein ganz ergebenst zu bitten

„das Offenhalten der offenen Verkaufsstellen nach 9 Uhr abends an den letzten 10 Tagen vor Weihnachten nicht mehr zu gestatten."

Sollte jedoch wider Erwarten die zuständige Verwaltungsbehörde diesem Gesuch keine Folge geben, so bitten wir wenigstens, die Angestellten bis 10 Uhr abends beschäftigen zu dürfen für Montag, den 24. Dezember cr. nicht zu gestatten, andernfalls es einem großen Teil der Angestellten zur Unmöglichkeit gemacht wird, den heiligen Abend wenigstens für kurze Zeit im Kreise seiner Angehörigen zu verbringen.

Ebenso dürfte eine Bedürfnisfrage, an den letzten 4 Sonntagen vor Weihnachten die Geschäfte 10 Stunden offen halten zu dürfen, nicht vorliegen, namentlich nicht an den beiden ersten Sonntagen, und zwar am 2. und 9. Dezember cr., da gerade, wie die Erfahrung gelehrt hat, diese Tage selten, wenn nicht sogar überhaupt nicht zu Einkäufen benutzt werden. — Sowohl das Kaufmannsgericht, als auch die meisten hiesigen Firmeninhaber dürften auf gefl. Befragen unsere Angaben bestätigen.

Aber auch die bisherigen Bestimmungen, daß die Geschäfte an jenen Tagen von 7—9 vormittags, von 11—3 und von 4—8 Uhr nachmittags offen gehalten werden dürfen, haben sich, wie jeder Firmeninhaber bestätigen muß, als nicht zweckentsprechend erwiesen, da namentlich dadurch, daß die Geschäfte von 3—4 Uhr nachmittags geschlossen werden müssen, sich gewaltige Mißstände erwiesen haben, die namentlich darin bestehen, daß, wenn das kaufende Publikum gezwungen ist, in der Zeit von 3—4 Uhr dem Einkauf fern zu bleiben,

in sehr vielen Fällen überhaupt nicht mehr an diesem Tage seinen Einkauf besorgt. — Aus diesem Grunde bittet der unterzeichnete Verein ganz ergebenst

„wenn die hiesige Behörde die Bedürfnisfrage, daß an den beiden letzten Sonntagen vor Weihnachten, das ist der 23. und 16. Dezember cr. die Geschäfte länger als 5 Stunden geöffnet werden müssen, anerkennt, zu verfügen, daß an diesen beiden Tagen die Verkaufsstellen mit Ausnahme der zwei Stunden von 9—11 Uhr vormittags ununterbrochen von 7 Uhr morgens bis 6 Uhr abends offen gehalten werden dürfen."

Aus den zuerst angeführten Gründen hoffen wir auch, daß die hiesige Behörde gleichfalls verfügen wird, daß am letzten Tage im Jahre, dem sogenannten „Sylvester" die Geschäfte wie bisher üblich statt um 10 Uhr um 9 Uhr abends geschlossen werden müssen."

Wir erwiderten darauf, daß die Offenhaltung der Läden bis 10 Uhr an den letzten 10 Werktagen vor Weihnachten von den Ladeninhabern als ein dringendes Bedürfnis betrachtet werde. Allerdings sei es unbedenklich, wenn am 24. Dezember die Läden um 9 Uhr geschlossen würden. Ein Bedürfnis, am 31. Dezember die Läden bis 10 Uhr offen zu halten, sei nicht vorhanden. Ebenso sei die Zulassung einer erweiterten Beschäftigungszeit an den ersten beiden Sonntagen im Dezember nicht erforderlich, wohl aber für die beiden letzten Sonntage vor Weihnachten. Wünschenswert aber sei es, daß die bisher übliche Unterbrechung der Geschäftszeit von 3 bis 4 Uhr in Wegfall käme und die Offenhaltung der Läden für die Zeit von 7—9 und von 11—6 Uhr gestattet werde.

Entwurf eines Gesetzes über die Erleichterung des Wechselprotestes.

Ende Juli machte der Herr Minister für Handel und Gewerbe die Handelsvertretungen darauf aufmerksam, daß im Reichsanzeiger der vorläufige Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erleichterung des Wechselprotestes veröffentlicht worden sei. Der Entwurf trage den bisher geäußerten Wünschen der Handelskreise in allen wesentlichen Punkten Rechnung, stelle jedoch noch keine verbindliche Vorlage dar, sondern sei nur dazu bestimmt, den beteiligten Kreisen zur Prüfung und zur Geltendmachung ihrer Auffassung Gelegenheit zu geben. Der Herr Minister stellte den Handelsvertretungen anheim, etwaige Vorschläge zur Abänderung oder Ergänzung des Entwurfs einzureichen.

Wir äußerten uns unter dem 4. Oktober, wie folgt, zu dem Gesetzentwurf:

„Ew. Exzellenz berichten wir gehorsamst, daß der Gesetzentwurf die Wünsche der Handelskreise und speziell des deutschen Handelstages ja soweit berücksichtigt, daß nur noch unwesentliche Abänderungen in Vorschlag gebracht werden können. Allerdings sprechen wir die Hoffnung aus, daß die etwa auf Grund des § 3 verfügten Einschränkungen des Postprotestes im Laufe der Jahre, nachdem sich die neue Art des Protestes bewährt haben wird, wieder beseitigt werden.

Für wünschenswert halten wir die Aufnahme einer Bestimmung, wonach der Wechsel zum Protest vorzeigende Postbeamte gehalten sein soll, falls er den Protestaten nicht antrifft, eine Benachrichtigung im Geschäftslokal zurückzulassen, damit dem Wechselschuldner Gelegenheit gegeben werde, den Wechsel noch einzulösen."

Verlegung deutscher Betriebe nach dem Auslande.

Mitte Oktober forderte uns der Herr Regierungs-Präsident auf, uns zu dem folgenden Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe zu äußern:

„Im Ausblick auf das Inkrafttreten der neuen Handelsverträge am 1. März d. Js. ist im Reichstag und in der Presse von manchen Seiten, wenn auch nicht unwidersprochen, die Meinung geäußert worden, die deutsche Industrie würde infolge der Erschwerung des Auslandsabsatzes durch die höher gehaltenen Zollsätze unserer Vertragsstaaten in die Notwendigkeit versetzt sein, Betriebe nach dem Auslande zu verlegen oder dort Filialen zu errichten. In späteren Pressenachrichten ist auch über einzelne angebliche Fälle einer derartigen „industriellen Auswanderung" berichtet worden.

Es würde von Interesse sein, darüber Klarheit zu gewinnen, ob tatsächlich und in welchem Umfange nach Abschluß der neuen Handelsverträge und erkennbar durch sie bewirkt eine Verlegung industrieller Betriebe nach dem Auslande oder die Errichtung von Zweiganstalten stattgefunden hat.

Ich ersuche Sie, nach Benehmen mit den Handelsvertretungen sich über diese Fragen, soweit der dortige Bezirk in Betracht kommt, baldgefälligst zu äußern. Von Wert würde es sein, hierbei auch nähere Angaben über den Umfang des betreffenden Betriebes, seine Arbeiterzahl usw. zu erhalten."

Wir erwiderten darauf unter dem 30. Oktober:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß in unserm Bezirke eine Verlegung industrieller Betriebe nach dem Auslande nicht stattgefunden hat. Es liegt dies einmal daran, daß wir exportfähige Industrie nur in geringem Umfange besitzen, ferner aber daran, daß für eine Verlegung unsrer Industrie einzig und allein Rußland in Frage kommt. Bei den jetzt in Rußland herrschenden unsicheren Zuständen scheut man jedoch vor einer Verlegung ganzer Betriebe oder auch von Zweiganstalten z. Zt. zurück, während es nicht ausgeschlossen erscheint, daß angesichts der zum Teil erheblich erhöhten russischen Zölle eine Verlegung industrieller Betriebe nach Rußland stattfindet, sobald die Ruhe dort wiederhergestellt sein wird."

Zulassung lebender Schweine aus Rußland.

Unter dem 7. November richteten wir nachstehende Eingabe an den Deutschen Reichskanzler:

„Ew. Durchlaucht haben wir unter dem 6. November v. J. gebeten, gestatten zu wollen, daß wöchentlich 200 Schweine aus Rußland nach dem Thorner Schlachthause zwecks sofortiger Abschlachtung eingeführt werden. Leider ist unser Antrag erfolglos geblieben, und auch sonst ist nichts geschehen, was zu einer Linderung der herrschenden Fleischnot führen könnte. Inzwischen sind aber die Fleischpreise entgegen allen Vertröstungen auf die Zukunft noch weiter gestiegen, und es ist eine Besserung auch nicht abzusehen, wenn man sich nicht dazu entschließen will, die Grenzen für die Zufuhr ausländischen Viehs zu öffnen.

Daß die Erhöhung der Fleischpreise aber nur auf den Viehmangel zurückzuführen ist, geht klar aus dem überall festgestellten Rückgang der Schlachtungen hervor. So ist auch im hiesigen Schlachthaus eine Verminderung der Schlachtungen eingetreten und zwar bei Kleinvieh um 2,5 %, bei Großvieh um 14 % in den Monaten April—September gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres, bei Schweinen um 3 % (16 % gegenüber der gleichen Zeit im Jahre 1904).

Unter diesen Umständen sehen wir uns genötigt, Ew. Durchlaucht erneut und dringend zu bitten, hochgeneigtest gestatten zu wollen, daß wöchentlich 200 Schweine aus Rußland nach dem Thorner Schlachthause zwecks sofortiger Abschlachtung eingeführt werden.

Es ist ja in letzter Zeit von vielen Seiten angeregt worden, an der Grenze Schlachthäuser zu bauen, um das ausländische Vieh dort ohne jede Gefahr für die inländischen Viehbestände abschlachten zu können. Ein solches Schlachthaus haben wir nun bereits in Thorn, da bei

der bestehenden Schienenverbindung das ausländische Vieh ohne Berührung des Bodens hineingeschafft werden könnte, wodurch die Gefahr einer Seucheneinschleppung ausgeschlossen wäre, zumal da auch sonst alle erforderlichen Vorsichtsmaßregeln angewendet werden würden. Wie wir bereits in unsrer vorjährigen Eingabe ausführten, ist ja auch vom Februar 1890 bis dahin 1895 die Einfuhr von jährlich 10000 Schweinen aus Rußland zur Abschlachtung in dem Thorner Schlachthause gestattet gewesen. Die Genehmigung hierzu ist leider, ohne daß stichhaltige Gründe dafür vorhanden gewesen wären, wieder zurückgezogen worden.

So gut es möglich ist, nach Schlesien russische und österreichische Schweine einzuführen, ohne daß der deutsche Viehbestand dadurch bedroht erschiene, würde sich die Einfuhr russischer Schweine auch bei uns unter den gebotenen Vorsichtsmaßregeln ermöglichen lassen, und gerade für Thorn mit seiner großen Garnison und wachsenden Arbeiterbevölkerung ist eine ausreichende Versorgung mit billiger Fleischnahrung dringend erforderlich.

Wenn vielleicht eingewendet werden sollte, daß in Rußland selbst nicht die genügende Anzahl Schweine vorhanden wäre, um den gewünschten Export zu gewährleisten, so mag es ja richtig sein, daß seit Schließung unserer Grenze die Schweinezucht in den benachbarten Teilen von Russisch-Polen etwas zurückgegangen ist. Nach Öffnung der Grenze würde sich jedoch die Schweinezucht dort bald heben, und jedenfalls ist auch jetzt schon genügendes Material vorhanden, um wenigstens die von uns gewünschte jährliche Zufuhr von 10000 Schweinen zu gestatten. Daß aber mit der Zulassung der russischen Schweine eine Preisermäßigung erfolgen würde, geht klar aus den Preisverhältnissen hervor, wie sie jetzt in den benachbarten russisch-polnischen Landstrichen herrschen. Nach unseren Ermittelungen kostet im Kleinverkauf

1 Pfund in	Alexandrowo	Lubicz	Wloclawek	Warschau	Lodz	Thorn.
	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Rindfleisch	53	37	37/40	39/42	42	75/80
Kalbfleisch	47	37	35/40	53	50	90
Schweinefleisch	53/58	49	42/47	42/45	47	80
Hammelfleisch	53	37	32/35	37/40	40	80

Auch bei Berücksichtigung des Zolles und der Transportkosten würden sich daher die Preise für Schweinefleisch um etwa 20 Pfennige für das Pfund billiger stellen können, wenn die Einfuhr gestattet würde.

Da nach alledem eine Seucheneinschleppung nicht zu befürchten ist, die Herabsetzung der hohen Fleischpreise aber im Interesse unserer Bevölkerung dringend notwendig erscheint und von der Öffnung der Grenze ein Herabgehen der Fleischpreise mit Sicherheit erwartet werden darf, so geben wir uns der Hoffnung hin, daß Ew. Durchlaucht unserem Antrage hochgeneigtest stattgeben werden."

Kammer für Handelssachen beim Landgericht Thorn.

Im November baten wir den Herrn Justizminister anzuordnen, daß bei dem Landgericht Thorn eine Kammer für Handelssachen gebildet werde, und führten dazu aus:

„Bereits im Jahre 1876 sprachen wir uns für die Errichtung einer Kammer für Handelssachen in Thorn aus, als uns die Königliche Regierung in Marienwerder um ein Gutachten darüber ersuchte, für welche Orte nach ihrer kommerziellen Bedeutung vom Standpunkte der kaufmännischen Interessen aus die Schaffung von Kammern für Handelssachen erwünscht sein möchte.. Dem Wunsche wurde jedoch nicht entsprochen. Da indeß aus den kaufmännischen Kreisen unseres Bezirks immer wieder Stimmen laut wurden für die Bildung einer solchen Kammer, richteten wir unter dem 13. Juli 1896 eine Eingabe an den Herrn Justizminister, worin wir die Errichtung einer Kammer für Handelssachen in Thorn erbaten. Wir führten in dieser Petition aus, daß die bei den Kammern für Handelssachen bestehende Vereinigung von juristischen und kommerziellen Kenntnissen und Anschauungen die größtmögliche Gewähr biete für eine vollkommene Rechtsprechung auf dem Gebiete des Handels, auch käme ihnen das Verdienst zu, durch Anbahnung und Beförderung von Vergleichen daraufhin gewirkt zu haben daß langwierige Prozesse vermieden würden. Eine ausreichende Anzahl geeigneter Persönlichkeiten für das Amt eines Handelsrichters sei vorhanden und wir seien überzeugt, daß diese ehrenamtliche Tätigkeit auch gern übernommen werden würde."

Darauf ging uns unter dem 18. Dezember 1896 ein ablehnender Bescheid zu. In diesem waren zwar Gründe der Ablehnung nicht angegeben, doch steht wohl zu vermuten, daß die Ermittelungen eine zu geringe Zahl der vor den Zivilkammern des Landgerichts verhandelten Prozeßsachen, die bei dem Bestehen einer Kammer für Handelssachen von dieser hätten verhandelt werden können, ergeben hatten. Die Zahl dieser Prozeßsachen hat übrigens, wie uns der Herr Landgerichts-Präsident in Thorn unter dem 16. März 1900 mitteilte, in den Jahren 1896—1899 zugenommen, namentlich haben die

Wechselsachen sich nicht unerheblich vermehrt. Da nun inzwischen wieder 7 Jahre vergangen sind, in denen Handel und Industrie unseres Bezirks weiter erstarkt sind, so dürfen wir wohl annehmen, daß eine Kammer für Handelssachen jetzt ausreichende Beschäftigung finden würde, um so mehr als in wenigen Jahren der Holzhafen bei Thorn eröffnet werden und Thorns Holzhandel und Holzindustrie damit einem bedeutenden Wachstum entgegengehen wird.

Wir geben uns daher der Hoffnung hin, daß Ew. Exzellenz unseren Antrag wohlwollend prüfen und ihm hochgeneigtest stattgeben werden."

Verband amtlicher Handelsvertretungen Posens und Westpreußens.

Am 26. November fand in Bromberg im Bureau der dortigen Handelskammer eine Sitzung des Verbandes der amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens statt. Als erster Punkt stand auf der Tagesordnung die Wahl der geschäftsführenden Körperschaft für die Zeit vom 1. Oktober 1906 bis 30. September 1908. Da nach dem Statut Wiederwahl zulässig ist, wird die Handelskammer zu Posen einstimmig wiedergewählt. Sodann nimmt die Versammlung die eingehend vorberatenen vorbildlichen Geschäftsbedingungen für den Kartoffel-Großhandel in den Provinzen Posen und Westpreußen an. Es wurde hierauf der Antrag der General-Direktion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen beraten, wonach Gemenge aus Mehl und Kleie nur solange als Kleie gelten sollen, als der Bestand an Mehl bei Roggen- und Weizenkleie, gehend durch Schweizergaze Nr. 12, nicht mehr als höchstens 33 %, bei Gerstenkleie nicht mehr als höchstens 50 %, gehend durch Schweizergaze Nr. 8, beträgt. Die Versammlung sprach sich gegen diesen Antrag aus, da ein Bedürfnis zu einer genaueren tarifarischen Unterscheidung zwischen Mühlenfabrikaten und Kleie nicht vorliege. Dazu sei das vorgeschlagene Unterscheidungsverfahren ungeeignet und zu umständlich.

Bei der Besprechung der Frage, wer die Kosten des Frachturkundenstempels zu tragen habe, kam man zu keiner Einigung. Man hält es für richtig, die gerichtliche Entscheidung abzuwarten, da eine diesbezügliche Klage bereits beim Landgericht Berlin eingebracht sein soll. Zum Schluß wird eine Resolution angenommen, worin die Staatsregierung aufgefordert wird, dem periodisch wiederkehrenden, zur Zeit mit besonderer Schärfe auftretenden Wagenmangel durch Bereitstellung erheblicher Geldmittel im Staatshaushalte und energische Förderung der Beschaffung weiterer Betriebsmittel entgegenzuwirken.

2. Verkehrswesen.

a. Eisenbahnen.

Bezirkseisenbahnrat.

Am 28. November fand in Bromberg die 26. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg statt, wobei wir durch unsern Vorsitzenden vertreten waren. Unser Vertreter hatte folgende Anträge eingebracht.

1. Der Bezirkseisenbahnrat wolle befürworten, daß es den Inhabern von Anschlußgleisen gestattet werde, die Bereitstellung von Eisenbahnwagen sowohl für vormittag wie für nachmittag nachzusuchen.

Begründung.

„Die Inhaber von Anschlußgleisen können Wagen jetzt nur für einen bestimmten Tag bestellen. Wird nun für einen Tag eine größere Anzahl von Wagen bestellt, so kommt es oft vor, daß sie sämtlich vormittags oder nachmittags zugeführt werden, und wenn dann wegen mangelnder Arbeitskräfte nicht sämtliche Wagen innerhalb 6 Stunden beladen werden können, so wird für die nicht beladenen Wagen Standgeld erhoben. Es ist deshalb wünschenswert, daß die Wagengestellung auf vormittag und nachmittag verteilt wird, denn dann würde der Anschlußgleisinhaber in der Regel imstande sein, die Wagen innerhalb der Ladefrist zu beladen."

2. Der Bezirkseisenbahnrat wolle beantragen, daß die Fracht für das Maisfutter Homco wieder nach Spezialtarif III und nicht, wie dies seit kurzem geschieht, nach Spezialtarif I und Ausnahmetarif 10 berechnet werde.

Begründung.

„Das Maisfutter Homco wird bei Herstellung von Maisgrütze als Abfallprodukt gewonnen. Es enthält zwar 64 % Kohlenhydrate, findet aber doch nur zu Fütterungszwecken Verwendung und kann daher keinesfalls mit Maismehl auf die gleiche Stufe gestellt werden. Auch der Preis für Homco ist gering nnd entspricht den Preisen der sonstigen Futtermittel, die ja alle nach Spezialtarif III verfrachtet werden.

Die in letzter Zeit seitens der Eisenbahnverwaltung ergangenen Verfügungen, wonach Sendungen mit der Inhaltsangabe „Maiskleie", „Maisfuttermehl", „Maisfutter" mit oder ohne den Zusatz „Homy", „Homco", „Hominyfeed" und dergl. als Mühlenfabrikate des Spezialtarifs I zum Ausnahmetarif

10 abzufertigen sind und darauf hinzuwirken ist, daß die Versender die richtige tarifmäßige Bezeichnung „Maismehl“ anwenden, kann hiernach nicht aufrecht erhalten werden. Daß es sich nur um ein Futtermittel handelt, beweisen auch die wiederholt in jüngster Zeit getroffenen Entscheidungen unserer Zollverwaltung, wonach das Maisfutter Homco nur als Viehfutter verwendbar und deshalb zollfrei einzulassen ist.

Es liegt aber im allgemeinen Interesse und insbesondere im Interesse unserer Landwirtschaft, daß die Verwendung eines guten Viehfutters nicht durch unbillige Tarifmaßnahmen verhindert werde.“

3. Der Bezirkseisenbahnrat wolle die Wiedereinstellung von Durchgangswagen in die Nachtschnellzüge zwischen Thorn und Breslau (52/701 und 704/51) befürworten.

Begründung.

„Die seit etwa 10 Jahren in den Nachtschnellzügen zwischen Thorn und Breslau verkehrenden Durchgangswagen sind mit dem 1. Mai 1906 in Wegfall gekommen und die Reisenden sind daher gezwungen, in der Richtung Thorn—Breslau nachts 2^{01} und in der Richtung Breslau—Thorn nachts 3^{02} in Posen umzusteigen. Dieses Umsteigen in der Nacht ist für alle Passagiere, namentlich aber für Familien, sehr lästig. Ein Antrag auf Wiedereinstellung der Durchgangswagen ist seitens der beteiligten Eisenbahndirektionen mit der Begründung abgelehnt worden, daß jetzt am Tage günstige Schnellzugsverbindung zwischen Thorn und Breslau bestände und daß am 1. Mai infolge Änderungen in den Fahrzeiten der Züge 51, 52 die Übergangszeiten vom Zuge 52 auf den Zug 701 und vom Zuge 704 auf den Zug 51 so verringert worden seien, daß das Umsetzen eines Durchgangswagens nicht mehr möglich wäre.

Nun beweist die Herstellung von guten Schnellzugsverbindungen am Tage doch nur, daß der Verkehr zwischen Thorn und Breslau zugenommen hat. Jedenfalls werden die Nachtschnellzüge nach wie vor reichlich benutzt, und damit ist doch auch das Bedürfnis nach Wiedereinstellung der Durchgangswagen bewiesen. Außerdem erscheint die Aufenthaltszeit in Posen noch ausreichend, um die Umstellung der Wagen zu ermöglichen, denn der Zug 52 kommt 2^{01} in Posen an und fährt erst 2^{09} nach Berlin weiter.

In dieser Zeit kann sicherlich der Wagen abgehängt werden, da für das Anhängen an den Zug 701, der von Posen erst 3^{38} nach Breslau fährt, mehr als genügend Zeit zur Verfügung steht. Auch bei der Rückfahrt ist die Möglichkeit der Wageneinstellung vorhanden, denn der aus Breslau kommende Zug 704 trifft 3^{02} in Posen ein; der Schnellzug aus Berlin kommt in Posen 3^{06} an und fährt 3^{13} weiter."

4. Es wird beantragt, von Posen aus einen Zug nach Thorn gehen zu lassen, der Posen etwa 10 Uhr 15 Minuten abends verläßt und in Thorn 12 Uhr 45 Minuten eintrifft.

Begründung.

„Es bestehen allerdings schon zwei Abendzüge in der Richtung Posen—Thorn, die jedoch von Posen bereits 7^{05} (D 15) und 7^{39} (Z 215) abgehen. Wer zu diesen Zügen noch nicht mitkommt, muß warten bis zu dem Frühzug 51, der Posen 3^{13} verläßt, denn der 12^{15} abgehende Zug 203 fährt nur bis Gnesen. Hierin liegt eine große Unbequemlichkeit für den Verkehr zwischen den Städten Posen und Thorn. Durch Einlegung des beantragten Zuges würde eine fühlbare Lücke beseitigt werden. Der neue Zug hätte aber auch den Vorteil, daß die Reisenden Anschluß in Thorn an die Züge D 21 Thorn—Alexandrowo und 249 Thorn—Insterburg fänden."

5. Der Bezirkseisenbahnrat wolle sich für die Einlegung eines Zuges aussprechen, der von Lautenburg früh 5^{30} abgeht und in Soldau 6^{10} ankommt.

Begründung.

„Durch diesen Zug soll der Personenverkehr mit Danzig erleichtert werden. Eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse ist notwendig, da man jetzt von Lautenburg aus zu einer Reise nach Danzig zwei Tage braucht. Um über Soldau nach Danzig zu fahren, muß man jetzt vormittags 10^{02} von Lautenburg abreisen und ist erst 5^{13} in Danzig. Zu derselben Zeit gelangt man nach Danzig, wenn man früh 7^{34} mit dem Zuge 816 über Strasburg und Graudenz nach Danzig fährt.

Würde jedoch der beantragte Zug eingelegt werden, so könnte man 6^{17} von Soldau weiterfahren und träfe bereits 10^{28} in Danzig ein. Der beantragte Zug würde auch Lokalzwecken dienen, da der erste Zug von Lautenburg nach Soldau erst 10^{02} abgeht.

Sollte der Antrag auf Widerstand stoßen, so könnte man dem Verkehrsbedürfnis der Stadt Lautenburg auch dadurch gerecht werden, daß man den Zug 800, der jetzt früh $5^{\underline{38}}$ von Strasburg nach Graudenz abgeht, bereits von Lautenburg etwa $4^{\underline{30}}$ ablassen würde.

Dann würde man bereits 9^{50} in Danzig sein können."

Zu Antrag 1 erklärten die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltungen, daß bereits jetzt nach folgenden Grundsätzen verfahren werde:

„Sobald bei verkürzter Ladefrist Wagen für die ganze Arbeitsschicht in einer Summe bezw. für Tag- und Nachtschicht oder bei verlängerter Tagesarbeit für Vor- und Nachmittag getrennt, in besonderen Zahlen angefordert sind und die sämtlichen oder eine überwiegende Zahl der angeforderten Wagen bereits zum Beginn der Schicht gestellt sind, ist nach Ablauf der ersten verkürzten Frist nur der verhältnismäßige Teil der Wagen zurückzufordern und der Rest nach Ablauf der Arbeitszeit, für welche die Gesamtzahl der Wagen angefordert ist.

Sind z. B. die für die ganze Arbeitsdauer beanspruchten 100 Wagen bereits bei Beginn der Arbeit vollzählig überwiesen, so würden bei einer 12stündigen Arbeitsdauer nach 8 Stunden $\frac{100 \times 8}{12} = 66$ Wagen und die übrigen 34 Wagen nach Ablauf der 12 Stunden beladen zurückzugeben sein. Bei einer 6stündigen Ladefrist würde nach Ablauf der ersten 6 Stunden nur die Hälfte zurückzustellen sein.

Hiernach werde schon verfahren, sobald für eine Arbeitsschicht — Tag- oder Nachtschicht — mehr als ein Wagen angefordert und nicht eine bestimmte Zahl von Wagen für eine bestimmte Stunde ausdrücklich bestellt worden sei.

Hervorgehoben müsse aber werden, daß diese Berechnungsweise nur auf leer zur Beladung gestellte Wagen Anwendung finde; zu entladende Wagen müßten ohne Rücksicht auf ihre Anzahl nach Ablauf der festgesetzten Ladefrist sämtlich entladen sein."

Die Angelegenheit wurde damit für erledigt erklärt.

Bei Beratung des Antrages über die Frachtherabsetzung des Maisfutters Homco wurde mitgeteilt, daß die gewünschte Detarifierung inzwischen bereits verfügt worden sei. Trotzdem fand auf Antrag von Vertretern der Landwirtschaft eine Abstimmung statt, wobei man sich mit großer Mehrheit gegen die Frachtherabsetzung aussprach. Die Anträge 3 und 5 wurden angenommen, Antrag 4 jedoch abgelehnt.

Der vom Herrn Brauereibesitzer Bauer in Briesen eingebrachte Antrag auf Früherlegung des Zuges 958 Strasburg—Gollub—Schönsee wurde vertagt, der Antrag auf Einlegung eines Schnellzugpaares auf der Strecke Bromberg—Dirschau angenommen.

Der aus den Kreisen des Handelsstandes für die Provinz Westpreußen zum stellvertretenden Mitgliede des Landeseisenbahnrates gewählte Konsul Mitzlaff in Elbing hatte sein Mandat niedergelegt, und es hatte daher gemäß § 22 Abs. 2 des Gesetzes vom 1. Juni 1882 und in Ausführung des § 9 Abs. 5 des Geschäftsregulativs für den Bezirkseisenbahnrat für den Rest der Wahlperiode ein anderer Stellvertreter zu wählen. Gewählt wurde unser Vorsitzender, Herr Stadtrat Dietrich.

Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Im Mai wurde ein im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellter vorläufiger Entwurf einer neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Begründung veröffentlicht. Der deutsche Handelstag versandte sofort Abdrücke an die Handelsvertretungen mit der Bitte, eine Prüfung des Entwurfs vorzunehmen und von der an das Reichs-Eisenbahnamt zu richtenden Eingabe dem Handelstag Abschriften zu übersenden. Wir haben den Entwurf eingehend durchberaten und dem Reichs-Eisenbahnamt unsere Abänderungsanträge unter dem 29. Oktober überreicht.

Gepäckausweiskarten.

Unter dem 16. August richteten wir nachstehende Eingabe an die Eisenbahn-Direktion zu Bromberg:

„In Nr. 367 des Hamburgischen Korrespondenten vom 22. Juli 1906 finden wir folgende Notiz:

„Die Kammer hat ferner darauf aufmerksam gemacht, daß durch die von der Kgl. Eisenbahn-Direktion Altona ausgegebenen Gepäckausweiskarten sowohl für das kaufende Publikum wie für den Geschäftsinhaber eine sehr dankenswerte Verkehrserleichterung geschaffen ist. Es wird dadurch dem Publikum die Möglichkeit gegeben, in den Geschäften Hamburgs und Altonas Einkäufe zu machen und die eingekauften Sachen, ohne durch das Tragen belästigt zu werden, durch Angestellte der Geschäfte bei den Gepäckaufbewahrungsstellen der Bahnhöfe, von denen aus die Heimreise angetreten werden soll, abgeben zu lassen. Dem Kunden wird zu diesem Zweck im Geschäft ein Ausweis ausgestellt, gegen dessen Übergabe der Kunde die inzwischen hinbesorgten Gegenstände an der Aufbewahrungsstelle des Bahnhofs entgegennehmen kann. Die Ausweisformulare sind in Blocks von 100 Stück auf dem Bureau der Kammer unentgeltlich zu haben."

Auch für den Thorner Detailverkehr würde die Einführung von Gepäckausweiskarten eine bedeutende Erleichterung für Geschäfte und Publikum bedeuten, und namentlich die Russen würden vermutlich dann noch lieber ihre Einkäufe in Thorn machen, wenn sie die von ihnen eingekauften Waren bei der Gepäckaufbewahrungsstelle in Empfang nehmen könnten. Zwar schicken auch jetzt schon die hiesigen Geschäfte nicht selten die eingekauften Waren der Kunden nach den Bahnhöfen, doch ist dies Verfahren umständlich und unbequem, da die Boten dann stets zu den bestimmten Zügen auf dem Bahnhof sein und auf die Reisenden warten müssen.

Wir bitten daher die Kgl. Eisenbahn-Direktion ergebenst, auch für Thorn Gepäckausweiskarten einzuführen und zwar mit der Bestimmung, daß sie sowohl für den Hauptbahnhof als auch für den Stadtbahnhof und Bahnhof Mocker Geltung erhalten."

Darauf erhielten wir Ende August den Bescheid, daß die Einführung der Gepäckausweiskarten bereits in Erwägung gezogen worden sei und wahrscheinlich bald erfolgen werde.

Uferbahn.

Unter dem 17. August wandten wir uns in nachstehendem Schreiben an den hiesigen Magistrat:

„Den Magistrat bitten wir ergebenst, in die Uferbahn eine kombinierte Gleis- und Fuhrwerkswage einbauen zu lassen. Das Bedürfnis hierfür ist mit dem wachsenden Verkehr immer stärker geworden, da täglich Veranlassung vorliegt, das Gewicht eingehender oder ausgehender Wagenladungen festzustellen, was jetzt entweder garnicht, oder nur durch umständliche Verwiegung auf der Dezimalwage möglich ist. Namentlich haben sich die Empfänger von Kohlen und die Versender von Holz über das Fehlen einer Zentesimalwage, die aber natürlich auch für das Verwiegen anderer Artikel verwendet werden würde, beklagt.

Trotz größter Sorgfalt kommt es bei der Aufgabe von Holz nicht selten vor, daß die Wagen überladen werden, worauf die Versender dann, nachdem das Übergewicht auf dem Hauptbahnhofe festgestellt worden ist, gezwungen sind, die überschüssigen Hölzer durch Fuhrwerke von dort abholen zu lassen. Um diese Umstände zu vermeiden, wird häufig die Ladefähigkeit der Wagen nicht voll ausgenutzt, wodurch wiederum die Fracht verteuert wird.

Bei Kohlensendungen, die auf dem Wasserwege ankommen, müssen jetzt die Kohlen in kleinen Mengen auf der Dezimalwage nachgewogen werden, während beim Vorhandensein einer Fuhrwerks-

6

wage die Verwiegung bedeutend einfacher und billiger gestaltet werden könnte. Auch die auf der Bahn ankommenden Wagenladungen würden dann häufig nachgewogen werden. Es ist daher anzunehmen, daß durch die zu zahlenden Gebühren die aufgewendeten Kosten sich gut verzinsen würden. Wir bitten daher den Magistrat ergebenst, unsern Antrag wohlwollend zu prüfen, und wir bemerken nur noch, daß wir auf Wunsch gerne bereit sind, genaue Ermittelungen anzustellen, in welchem Umfange die Zentesimalwage benutzt werden würde."

Darauf erwiderte der Magistrat, daß er gerne bereit sei, den Einbau einer Gleis- und Fuhrwerkswage an der Uferbahn in nähere Erwägung zu ziehen, doch wünsche er zunächst die in Aussicht gestellten Unterlagen für die Rentabilitätsberechnung zu erhalten. Wir teilten dem Magistrat mit, daß nach unseren Ermittelungen jährlich 13—1400 Waggons zur Verwiegung kommen würden, und daß die Wage auch zum Zwecke der Verwiegung von Fuhrwerken häufig benutzt werden würde.

Trotzdem mußte der Magistrat von dem Projekte Abstand nehmen, da nach Auskunft von sachverständiger Seite sich die Kosten der Wage einschl. Einbau zwar nur auf 6000 Mark stellen würden, daß dagegen für die erforderlichen Gleis-, Weichen- und Pflasterarbeiten etwa 20000 Mk. aufzuwenden wären. Es erscheint jedoch nicht ausgeschlossen, daß man der Angelegenheit wieder näher tritt, wenn nämlich sich bei der beabsichtigten Durchführung der Scharnauer Bahn durch die Uferbahn eine billigere Herstellung der Wage ermöglichen lassen würde.

Uferbahnzüge.

Im September hat die Eisenbahndirektion Bromberg angeordnet, daß widerruflich die mit dem Überführungszuge II zugestellten Wagen erst mit dem Zuge IV zurückzugeben sind. Damit sind die in unserm letzten Vierteljahrsbericht angeführten Beschwerden (Seite 16 ff) der Interessenten gehoben.

Bahnunterführung bei Goßlershausen.

Mitte Oktober baten uns verschiedene Firmen in Goßlershausen um Unterstützung ihres Vorgehens gegen eine bei Goßlershausen geplante Bahnunterführung. Wir erwiderten ihnen unter dem 15. November:

„Nach eingehender Prüfung Ihres Antrages sind wir zu der Entscheidung gekommen, daß es doch bedenklich wäre, gegen die Beseitigung des Niveauüberganges Stellung zu nehmen. Ein solcher Übergang ist und bleibt für den Verkehr gefährlich, wie ja auch die

Erfahrung gezeigt hat. Wir sind in solchen Fällen stets dafür eingetreten, daß die Bahn eine Unterführung herstelle, und können daher im vorliegenden Falle keine Ausnahme machen. Es ist ja bedauerlich, daß infolge des für die Unterführung notwendig werdenden Umweges einige Geschäftshäuser geschädigt werden, doch bleibt es den Betroffenen ja unbenommen, Schadenersatz zu fordern."

Zuführung zur Rampe am Bahnhof Mocker.

Der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg schrieben wir unter dem 31. Oktober:

„Die Kgl. Eisenbahn-Direktion bitten wir ergebenst, anordnen zu wollen, daß der Zufuhrweg zur Laderampe am Bahnhof Mocker befestigt werde. Jetzt ist der Weg nur mit Kies belegt, und infolgedessen sinken bei schlechtem Wetter die den Weg benutzenden schweren Wagen so tief ein, daß sie häufig kaum mit sechs Pferden fortbewegt werden können. Das Beste würde ja sein, wenn der Weg gepflastert werden würde, doch wird die Eisenbahnverwaltung angesichts des projektierten Bahnhofs Mocker sich wohl hierzu nicht bereitfinden lassen. Es würde aber auch genügen, wenn der Weg wenigstens soweit befestigt würde, daß die Wagen bei schlechtem Wetter nicht mehr einsinken.

Im Anschluß hieran gestatten wir uns die Bitte auszusprechen, auf dem neuen Bahnhof Mocker die Laderampe in ausreichender Größe herstellen und an der Kopframpe nicht nur ein Gleis sondern zwei bis drei Gleise legen zu lassen, damit zu gleicher Zeit mehrere Möbelwagen verladen werden können. Ferner bitten wir, bei Errichtung eines Ladekranes auf dem neuen Bahnhof Mocker dafür Sorge tragen zu wollen, daß der Kran hoch genug gebaut wird, um höhere Gegenstände, wie Maschinen und Spiegelscheiben, aus- und einladen zu können. Der auf dem Hauptbahnhofe befindliche Kran ist nämlich so niedrig, daß die Verladung derartig hoher Gegenstände häufig nicht möglich ist. Vielleicht könnte auch der Kran auf dem Hauptbahnhofe noch erhöht werden, und wir bitten daher, auch diesen Wunsch in wohlwollende Erwägung zu ziehen."

Ein Bescheid ist uns darauf noch nicht zugegangen.

Ausnahmetarif für Düngemittel.

Wie wir in unserm letzten Bericht mitteilten, hatten wir uns unter dem 18. Juli an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gewandt mit der Bitte, den Notstandstarif für Düngemittel über den 1. Mai 1907 hinaus zu verlängern. Diesem Wunsche ist inzwischen entsprochen

worden, denn nach einer Bekanntmachung der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Berlin bleibt der allgemeine Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation auf weitere 5 Jahre bis einschl. 30. April 1912 in Kraft.

Petroleumtarife.

Unter dem 21. September übersandte uns die Bromberger-Eisenbahn-Direktion Abschrift einer Verfügung über Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Petroleum rumänischen, russischen und ungarischen Ursprungs. Dies veranlaßte uns zu folgendem Schreiben:

„Der Kgl. Eisenbahn-Direktion sprechen wir für die Übersendung der gefl. Mitteilung vom 21. v. Mts. unsern verbindlichsten Dank aus. Die Detarifierung des österreichischen Petroleums entspricht einem wiederholt von uns geäußerten Wunsche, und sie wird wohl auch den beabsichtigten Erfolg haben, dem amerikanischen Petroleum eine wirksame Konkurrenz zu schaffen. Zu den Konkurrenten des amerikanischen Petroleums ist aber in letzter Zeit in unserem Bezirke auch das deutsche, aus Hannover stammende Petroleum getreten. Zwar sind wegen der teuren Fracht mit der Bahn nur wenige Wagenladungen hierhergekommen, während die Hauptmenge über Lübeck auf dem Wasserwege hierherbefördert wurde. Die Bahnfracht beträgt nämlich für 1 dz von den Raffinerien in Hannover bis Thorn 3,40 Mk., die Fracht bei Benutzung des Wasserweges dagegen nur 2,10 Mk. für den dz. Würde jedoch der Ausnahmetarif 20 d auch auf das in Deutschland gewonnene Petroleum Anwendung finden, so würde die Bahnfracht nur 1,26 Mk. betragen und daher dann alles auf dem Eisenbahnwege verfrachtet werden. Es liegt daher im Interesse der deutschen Petroleumgewinnung, des freien Petroleumhandels und der Eisenbahnverwaltung selbst, daß das deutsche Petroleum nach Ausnahmetarif 20 d verfrachtet werde. Wir bitten deshalb die Kgl. Eisenbahn-Direktion ergebenst daraufhinzuwirken, daß diese Detarifierung des deutschen Petroleums bald in Kraft trete."

Fracht für rohe oder ungewaschene Wolle.

Mitte September übersandte der deutsche Handelstag seinen Mitgliedern folgendes Rundschreiben:

„Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben bei der Kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin beantragt, „ungewaschene Wolle bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg zu den Sätzen des Spezialtarifs II und bei Aufgabe als Stückgut zu den Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter zu befördern", und diesen An-

trag, der in der gemeinsamen Sitzung der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten zur Erörterung kommen soll, der Hauptsache nach wie folgt begründet:

Zurzeit tarifiere Wolle (Schafwolle), auch Ziegenwolle usw., roh oder gewaschen, bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Sätzen des Spezialtarifs I bezw. der Nebenklasse A 2, bei Aufgabe als Stückgut zu den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse. Eine Ausnahme in letzterer Hinsicht mache fabrikgewaschene (chemisch gereinigte) Wolle, welche — abgesehen von ihrer Aufgabe in Ballen, runder oder zylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, oder in rechtwinkligen Ballen — dem Sperrigkeitszuschlage unterliege. Diese Beschränkung der Sperrigkeit auf fabrikgewaschene Wolle sei auf Grund gemeinsamen Antrages der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in deren Sitzung vom 14. Februar 1901 (Niederschrift der 73. Sitzung auf S. 28) in der Absicht erfolgt, den Kleinhandel mit Wolle zu erleichtern und die inländische Wolle tarifarisch nicht ungünstiger zu stellen als die ausländische.

So sehr die beteiligten Kreise das mit jener Änderung der Sperrigkeitsvorschriften eisenbahnseitig bewiesene Entgegenkommen anerkennen, so sei die heutige Tariflage unter den Verhältnissen, wie sie sich im Laufe der letzten Jahrzehnte in der deutschen Wollproduktion herausgebildet hätten, den Wolleversand weder bei Stückgutmengen, noch bei ganzen Wagenladungen zu heben geeignet.

Die Verweisung von Wolle, insbesondere auch der gewaschenen, in den Spezialtarif I stamme noch aus einer Zeit, zu welcher die Schafwolle nur auf dem Rücken des Tieres gewaschen und so geschoren worden sei und damit schon bei der Aufgabe zum Eisenbahntransport ein wertvolles Produkt dargestellt habe.

Seit längerer Zeit bereits sei es aber immer mehr Brauch, die Schur der Wolle in ganz ungewaschenem Zustande (im Schweiß) vorzunehmen, und man könne mit ziemlicher Sicherheit behaupten, daß jetzt in Deutschland mindestens $^3/_4$ aller Wolle in Schweiß und höchstens $^1/_4$ in Rückenwäsche geschoren werde.

Nehme man nun an, daß Wolle in Rückenwäsche geschoren 60 bis 70 % reine Wolle, und Wolle in Schweiß geschoren 25—35 % reine Wolle enthalte, so erhelle, daß, auf reines Produkt eingerechnet, die Schweißwolle jetzt 2—2$^1/_2$mal soviel mit Fracht belastet sei, wie rückengewaschene Wolle. Der Waschabgang bestehe im wesentlichen aus nahezu wertlosem Schlamm.

Wolle man eisenbahnseitig den Verkehr in inländischer Wolle unter den Verhältnissen, unter denen die einheimische Schafzucht bezw. Wollproduktion bei dem scharfen Wettbewerbe des Auslandes heute arbeite, wirksam unterstützen, so könne dies nur auf dem Wege einer Frachtherabsetzung für rohe bezw. ungewaschene Wolle, und zwar sowohl bei Aufgabe in Wagenladungs- wie in Stückgutmengen, geschehen.

Mit Bezug auf die beantragte Aufnahme der ungewaschenen Wolle in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter ist in dem Antrage noch besonders hervorgehoben, daß schon heute eine große Anzahl von Artikeln aus dem Gebiete der Landwirtschaft dem Stückgutspezialtarife angehörten, wie beispielsweise Getreide aller Art und Hülsenfrüchte, Sämereien, Ölsaaten usw., deren verschiedene einen höheren Wert hätten, als eine gleiche Gewichtsmenge roher bezw. ungewaschener Wolle. Sodann ist noch geltend gemacht worden, daß die deutschen Wollen in der Regel nur in Mengen unter 3000 kg von einem Besitzer zum Versand kommen, so daß die Herabsetzung der Stückgutfrachten ganz besonders ins Gewicht fallen und gerade diese Maßnahme geeignet sein würde, dem scharfen Wettbewerbe gegen das Ausland entgegenzutreten, von wo die ungewaschenen Wollen nur in 10 t-Ladungen eingeführt würden.

Die Kgl. Eisenbahn-Direktion Altona, welche mit der Berichterstattung über diesen Antrag betraut ist, richtet nun, bevor sie Stellung hierzu nimmt, hierdurch an die Handelskammern und die sonstigen zur Vertretung von Handel und Gewerbe berufenen Körperschaften, soweit sie ein Interesse an dieser Sache haben, das ergebene Ersuchen um eine gutachtliche Äußerung bis spätestens zum 25. Oktober d. J.; insbesondere ist ihr die Beantwortung der nachfolgenden Fragen erwünscht:

1. Kann der Antrag aus allgemeinen wirtschaftlichen Gründen befürwortet werden oder bestehen Bedenken, welcher Art sind diese Bedenken?
2. Ist es zutreffend, daß die Schur der Wolle zur Zeit in Deutschland in dem angegebenen Umfange in ganz ungewaschenem Zustande (im Schweiß) stattfindet?
3. Können die Angaben im Antrage, daß in Rückenwäsche geschorene Wolle 60—70 % reine Wolle, und Wolle in Schweiß geschoren nur 25—35 % reine Wolle enthalte, bestätigt werden?

4. In der gemeinsamen Sitzung der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vom 14. Februar 1901 (Niederschrift der 73. Sitzung auf S. 34), in der, wie auch im Antrage erwähnt ist, die Beschränkung der Sperrigkeit auf fabrikgewaschene Wolle beschlossen wurde, ist festgestellt worden, daß es für den nicht mit besonderer Fachkenntnis ausgerüsteten Abfertigungsbeamten unmöglich sei, rückengewaschene Wolle von ungewaschener Wolle zu unterscheiden, wenn nicht die Rückenwäsche ganz besonders sorgfältig ausgeführt sei. Ja die Wolle-Großhandlung von A. Fränkel in München hat seiner Zeit in einem schriftlichen Gutachten ausgeführt, daß die Unterscheidung vollständig ungereinigter Wolle von rückengewaschener selbst für den Sachverständigen und durch langjährige Erfahrung mit dem Artikel durchaus vertrauten Händler und Fabrikanten schwierig sein könne. Würde es unter diesen Umständen nicht bedenklich sein, einen Artikel, der sich überhaupt nicht genau unterscheiden und bestimmen läßt, besonders tarifarisch behandeln zu wollen?

5. Ist es richtig, daß die deutschen ungewaschenen Wollen in der Regel nur in Mengen unter 3000 kg, also in Stückgutsendungen, mit der Eisenbahn versandt worden?

6. Welches ist der ungefähre Handelswert für 100 kg, a) vollständig ausgewaschene Wolle, b) rückengewaschene Wolle, c) fabrikgewaschene Wolle, d) Kunstwolle, e) Baumwolle und f) Kunstbaumwolle?"

Wir erwiderten darauf unter dem 16. Oktober:

„Zu 1.) Der von den Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin gestellte Antrag, ungewaschene Wolle bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg zu den Sätzen des Spezialtarifs II und bei Aufgabe als Stückgut zu den Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter zu befördern, muß aus allgemeinen wirtschaftlichen Gründen von uns unterstützt werden, da es eine Unbilligkeit ist, die gegenüber rückengewaschener Wolle viel minderwertigere Schmutzwolle zu den gleichen Frachtsätzen wie diese zu führen.

Zu 2.) Die uns über den Wollhandel unseres Bezirks zugehenden Berichte enthalten schon seit Jahren den ständigen Vermerk, daß bei uns fast nur noch Schmutzwolle gehandelt wird. Rückengewaschene Wolle kommt von hier aus fast garnicht zum Versand.

Zu 3.) Diese Angaben dürften zutreffend sein.

Zu 4.) Rückengewaschene Wolle, falls sie wirklich ordnungsgemäß gewaschen worden ist, läßt sich von jedem Sachverständigen leicht von Schmutzwolle unterscheiden. Es kommt allerdings vor, daß die Rückenwäsche nur sehr oberflächlich ausgefallen und die Unterscheidung daher schwieriger ist. Dies dürfte aber kein Bedenken erregen, da solche schlechtgewaschene Wolle im Werte der Schmutzwolle ziemlich gleichsteht, weshalb sie auch zu dem billigeren Tarif verfrachtet werden könnte.

Zu 5.) Die von dem Handel aufgekaufte Ware wird ja in der Regel in ganzen Wagenladungen versandt. Da jedoch die Landwirte vielfach ihre Wolle zur Wollauktion nach Berlin schicken, so kommt es häufig vor, daß die Wolle als Stückgut verfrachtet wird.

Zu 6.) Der Handelswert der Wolle ist je nach der Qualität verschieden. Jedenfalls ist der Preisunterschied zwischen gewaschener und Schmutzwolle ganz beträchtlich. Würde z. B. der Zentner gewaschener Wolle 150 Mark kosten, so würde man für Schmutzwolle nur etwa 65 Mark zu zahlen haben.

Zum Schluß möchten wir doch daraufhinweisen, daß Schmutzwolle fast ausschließlich deutsches Produkt ist, während die ausländischen Wollen meist gewaschen eingeführt werden."

Erhöhung der zulässigen Stärke von Brettchen des Spezialtarifs III von 20 auf 25 mm.

Von der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz ging uns unter dem 5. August folgendes Schreiben zu:

„Bei der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen liegt folgender Antrag der Mecklenburgischen Handelskammer vor:

„Wir beantragen ergebenst, in Ziffer 7 der Position Holz des Spezialtarifs III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, die zulässige Dicke von 20 auf 25 mm zu erhöhen, so daß also die Ziffer folgendermaßen lauten würde: „7 Stäbe und Brettchen aus Nadelholz, aus weichem Laubholz, als Aspen-, Birken-, Erlen-, Linden-, Pappel-, Weidenholz und aus Buchenholz (auch mit der Zylindersäge geschnitten) bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Dicke, nicht gehobelt, auch durch Drahtstifte zu Kistenteilen oder Faßdeckeln verbunden; für die Ausfuhr auch gehobelt."

Der Antrag bezweckt die Verfrachtung von „Einschubbrettern", das sind Bretter, die beim Schneiden der Hölzer (Stämme) abfallen und für Bauten als Zwischendecke zwischen den Balken verwendet werden, nach Spezialtarif III und damit die Verwertung derselben

überhaupt wieder zu ermöglichen. Diese Bretter sind in der Regel 60—80, höchstens 120 cm lang und 20—25 mm dick. Früher fielen sie unter Ziffer 5 der Position Holz des Spezialtarifs III: „Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang.“ Bei den modernen Sägeeinrichtungen werden jedoch Schwarten im Sinne der Güterklassifikation der Eisenbahn fast gar nicht mehr abgeschnitten, indem die meisten Schwarten infolge der vielen Sägen im Gatter auf beiden Seiten von der Säge gefaßt und auf der einen Seite vollständig, auf der anderen zum Teil, oft zum überwiegenden Teil und manchmal sogar vollständig beschnitten werden. Da diese Bretter (Brettschwarten) auch nicht zu den Brettchen der Ziffer 7 gehören, weil sie in der Regel mehr als 20 mm dick sind, so wird Spezialtarif II auf sie angewendet. Für die Bretter wird ein Preis von 50 bis äußerst 65 Pfennig pro qm bezahlt. Bei einem so niedrigen Preise macht der Frachtunterschied zwischen Spezialtarif III und II soviel aus, daß bei Verfrachtung nach Spezialtarif II überhaupt kein Nutzen mehr zu erzielen ist, und die Sägereien mit diesem auf andere Weise nur schwer verwertbaren Abfall einfach sitzen bleiben.

Ein allgemeines wirtschaftliches Bedürfnis für die von uns beantragte Änderung liegt daher unzweifelhaft vor.“

Wir ersuchen ergebenst, sich zu dem Antrage gutachtlich äußern und hierbei die Gründe angeben zu wollen, welche für und gegen den Antrag sprechen. Außerdem ist es uns erwünscht, zu erfahren, ob es sich bei den 25 mm starken Brettchen lediglich um Abfallholz handelt, wie sich die Preise zur Zeit für derartige Brettchen von 20 mm, von 25 mm und von mehr als 25 mm Dicke stellen und ob die Erhöhung der zulässigen Stärke von 20 auf 25 mm nicht etwa geeignet ist, den bisherigen Unterschied zwischen Brettchen des Spezialtarifs III und Brettchen des Spezialtarifs II wesentlich zu beeinflussen oder verschwinden zu machen.“

Wir erwiderten unter dem 18. September:

„Der Kgl. Eisenbahn-Direktion erwidern wir ergebenst, daß es sich bei den kurzen, 20 mm starken Brettchen lediglich um Abfallholz handelt, das mit 40 bis höchstens 65 Pfennigen für das qm bezahlt wird. Eine Verfrachtung des Holzes ist kaum möglich, so lange es nach Spezialtarif II gefahren wird.

Daß es sich bei diesen Brettchen um Abfallholz handelt, geht aus folgender, uns von sachverständiger Seite zur Verfügung gestellter Schilderung hervor: „Aus den vom Stamme fallenden $^{3}/_{4}$- und $^{4}/_{4}$-zölligen Seitenbrettern werden bei guten glatten Bretterstämmen ast-

reine Seiten und Füllungsseiten in beiden Stärken ausgeschnitten. Von Bauholzstämmen werden aus den Seitenbrettern Schalbretter ausgeschnitten und als Dach- und Deckenschalung verwandt. Von den kürzeren Enden, die zur Schalung zu kurz sind oder die zu ungleichmäßige Deckfläche haben, wird besäumter Einschub, zum Teil auch Böttcherschwarten und Grubenschalen, geschnitten und der Rest, der nichts mehr ausgibt, kommt ins Brennholz. Besäumter Einschub und auch Grubenschalen sind auf beiden Seiten von der Säge berührt und haben auch auf der oberen Seite mehr oder weniger Schnittfläche. Besäumter Einschub wird bis zur Länge von höchstens 1,20 m und gewöhnlich in der Stärke von $^3/_4$ und $^4/_4$ Zoll, d. i. 20 und 26 mm geschnitten. Diese Stärke bezieht sich allerdings nur auf trockene Bretter, und da frische Bretter 4—6 mm durch das Eintrocknen verlieren, so müßte die zulässige Stärke auf 32 mm erhöht werden."

Wir glauben nicht, daß durch die Erhöhung der zulässigen Stärke der bisherige Unterschied zwischen Brettchen des Spezialtarifs III und Bretter des Spezialtarifs II verwischt werden würde, da nur vereinzelt astreine Seitenbretter (also nicht Abfallware) unter 1,25 m Länge geschnitten werden, und auch diese werden nach wie vor gleichzeitig mit den längeren Brettern des Spezialtarifs II zur Versendung gelangen."

Reexpeditionstarif für Futtermittel.

Unter dem 30. Oktober schrieb uns die Bromberger Eisenbahndirektion:

„Nach einer Eingabe des Magistrats in Hohensalza befindet sich in dieser Stadt eine Ölkuchenmühle, durch welche die Möglichkeit geboten ist, die von Rußland nach dem Inlande in Kuchenform eingeführten Futtermittel, wie Hanfkuchen, Rübkuchen, Saatkuchen, Sonnenblumensaatkuchen usw., durch Zerkleinerung und Mahlen in die für die Bedürfnisse der Landwirtschaft entsprechende Form zu bringen. Die häufig in sehr verschiedenartigen Qualitäten gelieferten Waren werden vor der Bearbeitung einer notwendigen Sichtung und Sortierung unterzogen, auch werden durch besondere technische Vorrichtungen die den Kuchen regelmäßig anhaftenden gefährlichen Fremdkörper, wie Eisennägel, Draht usw. entfernt. Die alsdann in den Konsum gelangenden Produkte fallen in ihrem Nährstoffgehalt gleichmäßig und marktmäßig preiswert aus.

Der gewünschten allgemeinen Verbreitung dieser erheblich verbesserten Futtermittel soll nun nach Ausführung des Magistrats der Umstand entgegenstehen, daß infolge der durch die Bearbeitung in Hohensalza eintretenden Transportunterbrechung zwischen dem Ver-

sandorte Alexandrowo und dem endgültigen Empfangsorte eine Frachterhöhung eintritt, die sich im Durchschnitt auf 14 Mk. pro 10000 kg beläuft. Die schon durch die Bearbeitungskosten belasteten Futtermittel würden infolge dieser weiteren Verteuerung durch die entstehende Mehrfracht in ihrer Konkurrenzfähigkeit gegenüber den minderwertigen unbearbeiteten Futterkuchen beeinflußt zum Schaden der beteiligten Händler sowohl als auch ganz besonders zum Nachteile der konsumierenden landwirtschaftlichen Kreise.

Während die Fabrikanlage der Saatkuchenmühle in Hohensalza nach Ausführung des Magistrats lediglich infolge der Frachtverteuerung zur Zeit kaum zur Hälfte ausgenutzt sei, sollen bei voller Ausnutzung der Anlagen 40—50 Arbeiter mehr dauernde und lohnende Beschäftigung, besonders in der kalten Jahreszeit, finden können. Der Magistrat beantragt deshalb, die über Alexandrowo nach Hohensalza zum Zwecke der Bearbeitung eingeführten Futtermittel zu den Sätzen des Durchgangsverkehrs nach den hauptsächlich an den südlichen und westlichen Stationen der Provinz Posen belegenen Konsumstätten weiterzubefördern.

Der Magistrat betont noch, daß irgend welche anderen industriellen oder merkantilen Interessen durch die Gewährung der beantragten Vergünstigung nicht beeinträchtigt werden, da eine ähnliche oder gleichartige Mühlenanlage im Osten der Monarchie nicht existiert.

Behufs eingehender Prüfung des Antrages ersuchen wir um gefällige Auskunft ergebenst, ob tatsächlich ähnliche Mühlen im Osten der Monarchie, abgesehen von den uns bekannten in Danzig (Ölmühle), Königsberg (Mühlenbetriebsgesellschaft) und Thorn (Längner & Illgner), nicht bestehen und ob nicht im Falle der Genehmigung des Antrages Berufungen zu erwarten wären. Auch dürfte zu erwägen sein, ob eine Schädigung der heimischen Produkte im Falle der Gewährung der beantragten Begünstigung für die russischen Futtermittel zu befürchten ist."

Unsere Antwort vom 14. November lautete:

„Der Kgl. Eisenbahn-Direktion erwidern wir ergebenst, daß außer den in dem dortigen Schreiben genannten noch eine weitere Ölkuchenmühle in Thorn-Mocker, nämlich die der Thorner Dampfmühle G. Gerson & Co., besteht.

Wenn es Hohensalza gestattet werden soll, die vermahlenen Ölkuchen zu den Sätzen des Durchgangsverkehrs weiter zu verfrachten, so müssen wir im Interesse unserer Ölkuchenmühle verlangen, daß der gleiche Tarif auch für die Stationen Mocker und Thorn Geltung er-

hält. Es ist richtig, daß bei sorgfältigem Mahlen und guten Einrichtungen eine große Menge Eisenteile aus dem Ölkuchenmehle entfernt werden, und es erscheint daher im Interesse der Landwirtschaft zweckmäßig, die Verfrachtung von Ölkuchenmehl durch die geforderte Tarifermäßigung zu erleichtern, wenn wir auch nicht glauben, daß diese Ermäßigung den von dem Magistrat zu Hohensalza erwarteten Erfolg haben wird. Eine Schädigung der heimischen Produkte ist im Falle der Gewährung der beantragten Begünstigung u. E. nicht zu befürchten."

b. Wasserstraßen.

Ausrüstung der Traften mit Anker und Kette.

Der Herr Oberpräsident der Provinz Westpreußen übersandte uns unter dem 31. August folgende Verfügung:

„Nach § 3 der Polizei-Verordnung, betreffend die Ausübung der Schiffahrt und Flößerei auf der Weichsel und Nogat sollen die Flöße mit den notwendigen Vorrichtungen versehen sein, um sie selbst bei großer Wassertiefe jederzeit zum Stillstehen bringen zu können. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Schricken der Flöße nicht immer ausgereicht haben, die vorstehende Bedingung zu erfüllen; es sind infolge dessen Unzuträglichkeiten entstanden, indem durch die abtreibenden Flöße die Schiffahrtsstraße gesperrt und die Netze der Fischer mit weggerissen wurden.

Zur Behebung dieser Übelstände ist daher in Anregung gebracht worden, auf Grund des § 3 der Polizei-Verordnung zu verlangen, daß die Flöße mit Anker und Kette ausgerüstet sind. Bevor ich in dieser Sache eine endgiltige Entscheidung treffe, ist es mir erwünscht, die Ansicht der beteiligten Kreise kennen zu lernen.

Die Handelskammer ersuche ich daher ergebenst, zu der Angelegenheit Stellung zu nehmen und mir Ihre Ansicht gefälligst mitzuteilen bezw. andere Einrichtungen in Vorschlag zu bringen, durch welche ein sicheres Festlegen der Traften auch in tiefem Wasser jederzeit gewährleistet wird.

Wir erwiderten darauf unter dem 17. September:

„Ew. Exzellenz bitten wir ganz gehorsamst, von dem Erlaß einer Verordnung, betr. die Ausrüstung der Flöße mit Anker und Kette, absehen zu wollen. Die Traften sind bisher stets ohne Anker und Kette ausgekommen, und wenn jetzt plötzlich das Verlangen an sie gestellt werden soll, solche Ausrüstungsgegenstände zu führen, so ist,

im Hinblick darauf, daß dadurch der Holzverkehr nicht unbeträchtlich belastet werden würde, doch zunächst der einwandfreie Nachweis zu führen, daß die jetzigen Einrichtungen zum Festhalten der Flöße nicht ausreichen und daß Anker und Ketten beim Anhalten wirklich von Nutzen sein würden.

Die Schricken, die jetzt von den Traften geführt werden, sind, solange nicht Hochwasser eingetreten ist, nach Ansicht aller, von uns befragten Sachverständigen vollständig genügend, um die Traften rasch zum Stillstand zu bringen. Voraussetzung dabei ist allerdings, daß die Flöße genügendes Material besitzen, d. h. daß Schricken für jedes Schrickloch vorhanden sind. Hierauf wäre das Augenmerk der aufsichtsführenden Beamten in erster Linie zu richten, denn wenn bisher Traften beim Transport zu Schaden gekommen sind, so lag dies nur allzu häufig an dem Fehlen genügenden Schrickenmaterials.

Bei Hochwasser reichen freilich die Schricken nicht immer aus, doch wird schon im eigenen Interesse keine Traft, die bei Hochwasser weiterschwimmen will, versäumen, Anker mitzunehmen und sich von Dampfern begleiten zu lassen. Wollte man jedem Floß die Verpflichtung auferlegen, Anker und Ketten zu führen, so müßten die Traften, damit die Anker überhaupt Verwendung finden könnten, noch besondere Ankerkähne mit sich führen, und auch auf den Traften selbst müßten noch besondere Vorrichtungen angebracht werden, damit die Hölzer beim Ankerwerfen nicht der Gefahr des Zerreißens ausgesetzt wären. Alles dies würde natürlich ganz bedeutende Kosten verursachen, zumal da es auch stets Schwierigkeiten machen würde, die mitgeführten Anker nach Lösung des Floßverbandes zurückzusenden oder sonst zu verwerten.

Dabei würden aber die Anker von den Traftenführern wohl kaum jemals verwendet werden, weil man einmal die Gefahr des Zerreißens fürchten wird und weil die Floßmannschaft keine Erfahrung im Ankerwerfen besitzt, weshalb man sich viel lieber auf die altbewährten Schricken verlassen würde. Durch die fragliche Verordnung würde also eine Belastung des Verkehrs stattfinden, ohne daß irgendwelcher Nutzen davon zu erwarten wäre, denn in denjenigen Fällen, in denen Anker und Kette mit Nutzen angewendet werden können, nämlich beim Schwimmen während des Hochwassers, werden, wie bereits erwähnt, solche schon jetzt mitgeführt.

Sollten unsere Darlegungen, die sich vermutlich mit den Ausführungen der anderen, von Ew. Exzellenz befragten Körperschaften decken werden, nicht ausreichend erscheinen, Ew. Exzellenz zu bewegen,

die Absicht auf Erlaß der fraglichen Verordnung fallen zu lassen, so bitten wir gehorsamst, eine Versammlung von Sachverständigen einzuberufen und hierzu den beteiligten Körperschaften die Entsendung von Vertretern aufzugeben. Bei einer solchen Besprechung würden sich die Gründe für und wider am besten erörtern lassen, und wir sind überzeugt, daß Sachverständige sich unserer Anschauung durchweg anschließen werden.

Zulassung größerer Traftenteile.

Von hiesigen Flößereiintressenten wurden wir unter dem 18. Juni gebeten, zuständigen Orts dahin zu wirken, daß es, wenn auch nur bei Hochwasser, gestattet werde, Traften in einer Breite bis zu 55 m zu verflößen: Jetzt sei es nur gestattet, Flöße in einer Breite bis zu 30 m schwimmen zu lassen, während es namentlich bei Hochwasser bisweilen erforderlich sei, zwei Traften mit einander zu verbinden, um das Holz möglichst rasch durch Schleppdampfer transportieren zu können.

Wir schrieben den Antragstellern unter dem 3. Oktober:

„Wir haben Ihren Antrag auf Zulassung einer größeren Traftenbreite eingehend geprüft und wären auch nicht abgeneigt gewesen, dafür einzutreten, daß wenigstens bei Hochwasser die Hölzer in einer Breite bis zu 55 m verflößt werden dürfen, wenn wir nicht aus den Umfragen, die wir in dieser Angelegenheit vorgenommen haben, ersehen hätten, daß wir wohl kaum Unterstützung finden, wohl aber auf energischen Widerstand namentlich seitens der Schiffahrtsinteressenten stoßen würden. Gegen Ihren Antrag haben sich nämlich die folgenden Handelsvertretungen und Verbände ausgesprochen: Die Handelskammer zu Bromberg, das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig, der Zentralverein für Hebung der Deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt und sogar der Verein Ostdeutscher Holzhändler und Holzindustrieller. Von den Gutachten der genannten Korporationen können Sie auf unserem Geschäftszimmer Einsicht nehmen. Wenn so gewichtige Stimmen sich gegen Ihren Antrag wenden, erscheint ein Vorgehen unsererseits zwecklos. Wir haben deshalb beschlossen, davon abzusehen, die von Ihnen gewünschte Abänderung des § 9 Absatz 1 der Polizei-Verordnung über die Ausübung der Schiffahrt und Flößerei auf der Weichsel und Nogat zu beantragen."

Hochwasserschäden.

Durch das Hochwasser vom 19. September waren verschiedene Traften bei Schillno und Thorn fortgerissen und nach Schulitz zu weitergetrieben worden, wo sie große Holzmengen mitgerissen haben.

Um die abgeschwommenen Hölzer zu bergen, waren alle verfügbaren Arbeitskräfte nach Schulitz gezogen worden. Da nun aber vor dem Hochwasser zwischen Schillno und der Korzenieckämpe viele Traften am Ufer festgemacht worden waren, das Wasser aber schnell sank, entstand für diese Flöße die Gefahr des Auftrocknens, weshalb es nötig war, sie so schnell wie möglich vom Ufer wegzuziehen. Da die hierzu nötigen Arbeitskräfte nur in ganz ungenügender Zahl vorhanden waren, wandten wir uns auf Wunsch verschiedener Holzhändler und Holzspediteure an den Kommandeur des hiesigen Pionierbataillons, der auch bereitwilligst eine Anzahl Pioniere zur Verfügung stellte.

Bergung von Traften im Unterlauf der Drewenz.

Unter dem 14. November wandten wir uns mit nachstehendem Schreiben an den Vorstand der Thorner Wasserbauinspektion:

„Die Zufuhr von Weichselholz hat in diesem Jahre noch die schon ausnahmsweise hohe Zufuhr des Vorjahres überschritten, und es hat sich daher trotz Erweiterung des Brahnauer Hafens und Verbesserung der Schleusenanlage herausgestellt, daß ein erheblicher Teil des nach dem Westen bestimmten Holzes selbst bei dem denkbar günstigsten Wetter vor Eintritt des Eisgangs nicht in den Hafen geschafft werden kann. Heute sind bereits 120000 laufende Meter dort angemeldet, deren Einschleusung selbst bei forciertem Betriebe mindestens 24 Tage in Anspruch nehmen wird. Es ergibt sich daraus für die noch nicht angemeldeten Traften die Notwendigkeit, im Stromgebiet der Weichsel zu bleiben, falls ihnen dort bald eine sichere Unterkunft, sei es in der Drewenz oder vielleicht auch in der polnischen Weichsel, von der Kgl. Strombauverwaltung angewiesen werden kann, oder das Holz auf das Land zu bringen. Da das Auswaschen des Holzes aber längere Zeit in Anspruch nimmt, besteht bei den Besitzern der erwähnten Traften das dringende Bedürfnis, bald Klarheit darüber zu erhalten, wieviele ihrer Traften noch in der Drewenz und in der polnischen Weichsel geborgen werden können.

Wie uns in einer von verschiedenen Holzintressenten unterschriebenen Eingabe mitgeteilt worden ist, sind bereits verschiedene Anträge bei der Kgl. Wasserbauinspektion eingegangen, doch ist eine Entscheidung noch nicht getroffen worden. Wir bitten deshalb Ew. Hochwohlgeboren ganz ergebenst, möglichst bald anzuordnen, ob und wieviele Traften in der Drewenz und der polnischen Weichsel festmachen dürfen und wann mit dieser Arbeit begonnen werden kann. Es würde von dem Holzhandel, der in diesem Jahre schon so große

Schäden und Störungen erlitten hat, dankbar empfunden werden, wenn die Kgl. Wasserbauinspektion dem vorhandenen Bedürfnis so weit wie möglich entgegenkommen würde."

Der Bescheid vom 15. November lautete:

„Nach § 3 der Polizei-Verordnung vom 14. Februar 1871 ist das Anlegen von Floßholz in der Drewenz während der Zeit vom 1. Oktober bis zum Wiederaufgehen des Eises nur ausnahmsweise zu gestatten. Diese Ausnahme kann nach meiner Auffassung nur dann gemacht werden, wenn plötzlich auftretender Eisgang die noch auf dem Strom schwimmenden Traften überrascht. Solange daher die Möglichkeit vorhanden ist, das Holz seinem Bestimmungsorte näher zu bringen oder durch Auswaschen zu sichern, vermag ich die Genehmigung zum Einstellen von Holz in die Drewenz nicht zu erteilen. Die äußerste Vorsicht bei Erteilung der Genehmigung ist auch, wie dem Herrn Präsidenten der Handelskammer bekannt ist, um deswillen geboten, weil die Eigentümer der Leibitscher Mühle ihren Betrieb gefährdet glauben, wenn ein Teil der Drewenz während der Wintermonate mit Holz belegt wird.

Von verschiedenen Holzspeditions-Firmen in Thorn sind im Oktober d. J. Anträge auf Einstellen von mehr als 70 Traften in die Drewenz bei mir gestellt worden. Da nach den von mir angestellten Ermittelungen im günstigsten Falle nur 10 Traften in der Drewenz Aufnahme finden können, so habe ich die weitgehenden Anträge zunächst ablehnen müssen und werde die Genehmigung erst dann erteilen, wenn die in der vorgenannten Polizei-Verordnung zugelassene Ausnahme in jeder Weise gerechtfertigt erscheint.

Das Einstellen von Traften in die polnische Weichsel kann wegen der ungünstigen Stromverhältnisse bei Thorn in keinem Falle gestattet werden."

Infolge des günstigen Wetters ist es bis jetzt noch nicht erforderlich geworden, Traften in der Drewenz zu bergen. Da aber jetzt nur noch 8 Traften oberhalb der Drewenzmündung stehen, so würden diese ja beim Anhalten des Eisgangs Unterkunft in der Drewenz finden können.

c. Post- und Telephonwesen.

Briefbestellung in Thorn.

Von verschiedenen Thorner Firmen war darüber Klage geführt worden, daß die Briefe seit einiger Zeit den Empfängern häufig mit

erheblicher Verspätung zugingen. Die Verspätung wurde in der Hauptsache darauf zurückgeführt, daß die Briefträger ihre Bezirke zu häufig wechseln. Wir wandten uns deshalb an das Postamt I und erhielten unter dem 7. November nachstehenden Bescheid:

„Die Notwendigkeit, mit den Bestellern in den einzelnen Bezirken zu wechseln, ergibt sich in einer größeren Zahl von Fällen, als dortseits vermutet wird. Das Postamt ist jedoch bemüht, die Nachteile, welche ein jeder Tausch unvermeidlich zur Folge hat, auf das geringste Maß zu beschränken und sie insbesondere für das Publikum möglichst wenig fühlbar zu machen. Während des Sommerhalbjahrs mit seinen zahlreichen Beurlaubungen haben sich jedoch geringe Härten nicht immer abwenden lassen. Es steht zu erwarten, daß während des jetzt einsetzenden stärkeren Verkehrs die auch dem Postamte unerwünschten Verschiebungen seltener eintreten werden."

Fernsprechverkehr in Thorn.

Das Kaiserliche Telegraphenamt in Thorn baten wir Ende November in folgendem Schreiben um Abstellung einiger Mißstände, die sich beim Fernsprechverkehr gezeigt hatten:

„Im Laufe der letzten Zeit ist wiederholt bei uns Klage darüber geführt worden, daß bei Gesprächen mit anderen Städten die Verständigung entweder unmöglich oder doch sehr schwer und die hergestellte Verbindung daher ohne Nutzen gewesen sei. Ferner wurde über häufige Unterbrechung während der Gespräche und über andere Mißstände geklagt. Wir sahen uns daraufhin veranlaßt, bei einer größeren Anzahl Thorner Firmen anzufragen, welche Erfahrungen sie in dieser Richtung gemacht haben.

Welch lebhaftes Interesse für die Angelegenheit vorhanden ist, geht schon daraus hervor, daß fast alle Befragten uns antworteten, und die Antworten bestätigen fast durchgehend die obenerwähnten Klagen. Was zunächst die Gespräche mit anderen Städten betrifft, so soll eine Verständigung mit den folgenden Orten schwer, ja bisweilen unmöglich sein: Berlin, Breslau, Dessau, Frankfurt a. O., Janowitz, Lauenburg i. Pom., Leipzig, Magdeburg, Oppeln, Stettin.

Diese Liste macht natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit, beweist aber jedenfalls, daß die Verbindungen vielfach ungenügend sind. Wir bitten daher das Kaiserliche Telegraphenamt ergebenst, eine eingehende Prüfung der Fernleitungen vorzunehmen und, wo es notwendig ist, für Abhilfe zu sorgen.

Über Herstellung von Verbindungen, Unterbrechungen der Gespräche u. a. m. sind eine ganze Reihe von Beschwerden vorgetragen worden. Wir gestatten uns, die hauptsächlichsten hier anzuführen:

1. Die Trennung der Ortsverbindungen erfolgt, ohne daß die Teilnehmer über die Gründe der Gesprächsunterbrechung verständigt werden.
2. Während eines Gesprächs werden die Teilnehmer durch die Frage unterbrochen: „Sprechen Sie noch?"
3. Wird kurze Zeit nach Beendigung eines Gesprächs das Amt von neuem angerufen, so kommt es außerordentlich häufig vor, daß sich das Amt selbst bei wiederholtem Anklingeln nicht meldet.
4. Verschiedene Leitungen scheinen ungenügend isoliert zu sein, da Gespräche anderer Teilnehmer mitangehört werden können.
5. Bei Anrufung des Fernamtes meldet sich dieses erst nach längerer Zeit.
6. Bei Anrufen von außerhalb erfolgt der Anruf vom hiesigen Amt lange vorher, ehe der Teilnehmer von außerhalb sich meldet.

In einem einzelnen Falle ist es dann noch vorgekommen, daß bei Anmeldung eines Ferngesprächs dem Anmeldenden, der vergeblich 3 Stunden gewartet hatte, auf Rückfrage mitgeteilt wurde, die betreffende Leitung sei gestört.

Wir würden dem Kaiserlichen Telegraphenamt dankbar sein, wenn Wohldasselbe dafür Sorge tragen wollte, daß diese Mißstände bald in Wegfall kommen."

3. Zoll- und Steuerwesen.

Verzollung von Holztransporten.

Ende Juni schrieben wir an die Handelskammer zu Oppeln:

„Nach dem Betriebs-Reglement der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und dem Berner Internationalen Übereinkommen kann bei Gütern, die sich auf dem Wege befinden, der Verfügungsberechtigte entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten der Zollverhandlung beiwohnen und auch die Zollgebühr entrichten. In der Regel geschieht ja dies durch einen Spediteur, der aber, da nicht selten die Sendungen von den Kunden nicht besonders avisiert werden, der richtigen Verzollung und Verbrauchung halber die Abgangsstation und den Absender wissen muß. Nun weigert sich aber die Thorner Güterabfertigung, dem beauftragten Spediteur Ein-

blick in den Frachtbrief nehmen zu lassen oder ihm die Abgangsstation und den Absender zu nennen, und die Folge davon sind mannigfache Mißhelligkeiten und Schwierigkeiten. Die Güterabfertigungsstelle duldet es auch nicht, daß der Zoll, falls er von dem Spediteur ausgelegt wird, auf dem Frachtbriefe nachgenommen werde.

In den vorliegenden Fällen handelt es sich ausschließlich um Holztransporte. Da uns nun mitgeteilt wird, daß in Ihrem Bezirke die erwähnten Schwierigkeiten nicht bestehen, daß dort vielmehr den Spediteuren sowohl die Einsichtnahme in die Frachtbriefe als auch die Nachnahme des ausgelegten Zolles und sogar der Provision gestattet sei, so fragen wir ergebenst an, ob dies zutrifft oder ob etwa andere Erleichterungen dort zugelassen werden."

Die unter dem 29. August eingehende Antwort lautete:

„Auf das Schreiben vom 27. Juni d. J. (J.-Nr. 1596) dessen Erledigung sich infolge mehrfacher Rückfragen bis heute verzögert hat, teilen wir Ihnen ergebenst mit, daß in unserem Bezirke die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung bezw. des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ebenso gehandhabt werden, wie in Thorn und für hiesige Stationen keinerlei Erleichterungen zugestanden sind. Wenn von einzelnen Güterabfertigungsstellen den Spediteuren in der Praxis etwas weitergehende Befugnisse bei der Zollabfertigung eingeräumt werden, so liegt das, wie wir ermittelt haben, daran, daß die betreffenden Spediteure als Eisenbahnspediteure der Eisenbahndirektion gegenüber durch Vertrag zur Wahrung des Frachtbriefgeheimnisses verpflichtet sind und auch eine nicht unbedeutende Kaution haben stellen müssen, an der sich die Eisenbahn bei etwa vorkommenden Verstößen jederzeit schadlos halten kann. In einem Falle ist ein solcher Spediteur von der Zollbehörde zugleich zum Zwangs deklaranten bestellt und verpflichtet worden. Infolge dieser Umstände ist dem in Rede stehenden Spediteur auch gestattet, etwa verlegte Zölle usw. auf Sendungen zu deren Verzollung er beordert wird, nachzunehmen. Diese jederzeit widerrufliche Vergünstigung wird Privatspediteuren und anderen Personen nicht gewährt und das wohl auch mit Recht, denn wollte die Eisenbahn diese Befugnisse jedem beliebigen Verfrachter oder dessen Bevollmächtigten zugestehen, so würde unseres Erachtens von der Wahrung des Geschäftsgeheimnisses wohl kaum noch die Rede sein können."

Offenlegung der Gewerbesteuerrolle.

Die Handelskammer zu Frankfurt a. M. übersandte den preußischen Handelsvertretungen unter dem 24. August folgendes Rundschreiben:

„Der § 31 des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 bestimmt, daß die Gewerbesteuerrolle zur Einsicht der Steuerpflichtigen des Veranlagungsbezirks während einer Woche öffentlich auszulegen, und daß diese Auslegung eine Woche vorher bekannt zu machen ist. Diese Bestimmung hat zu erheblichen Mißständen geführt. Wenn auch die Einsicht nur den Steuerpflichtigen des Veranlagungsbezirkes gewährt, auch im Einzelnen Vorsorge getroffen ist, daß eine Vervielfältigung der Listen nicht gestattet wird, so hat die Vorschrift doch zur Folge gehabt, daß die Veranlagung zur Gewerbesteuer und damit das gewerbliche Einkommen jährlich öffentlich bekannt wird. Namentlich in kaufmännischen Kreisen ist der Mißstand eingerissen, daß über die verschiedenen Gewerbekreise förmliche Listen zusammengestellt werden. Diese Listen zirkulieren dann in weiteren Kreisen und werden vielfach sogar in den Tagesblättern veröffentlicht, so daß das gewerbliche Einkommen des einzelnen Betriebes von Jahr zu Jahr offen liegt und der Kontrolle der Konkurrenzunternehmen untersteht. Daß dies mit den erheblichsten Nachteilen für den Kaufmannstand, wie die Industrie verknüpft ist, bedarf keiner Ausführung. Das intimste Geschäftsgeheimnis der Gewerbetreibenden wird damit der Öffentlichkeit preisgegeben. Da die gewerbliche Veranlagung als Veranlagung eines Ertragseinkommens bei dem nach § 22 die Passivzinsen nicht einmal abzugsfähig sind, gehandhabt wird, werden oft völlig falsche Schlüsse auf den Reingewinn gezogen. Auch besteht die Gefahr, daß auf Grund der Einsichtnahme der Listen sich Konkurrenzunternehmungen bilden, die dann vielfach auf falschen Gewinnschätzungen basieren. Ebenso schädigend wirkt jene unrichtige Beurteilung auf den Absatz und den Verkehr mit der Kundschaft. Andererseits muß es auch als schwerer Nachteil empfunden werden, wenn der geschäftliche Mißerfolg eines einzelnen Jahres sofort allgemein bekannt wird, ohne daß doch eine genaue Kenntnis des Standes des Unternehmens damit verknüpft wäre. Während in den übrigen Steuergesetzen nach Möglichkeit Vorsorge für eine geheime und diskrete Abwickelung des Veranlagungsgeschäftes getroffen ist und selbst im Gewerbesteuergesetze (§ 72) die unbefugte Offenbarung der erlangten Kenntnis durch die Beteiligten unter Strafe gestellt wird, wird die Geheimhaltung durch die Bestimmung des § 31 vollständig illusorisch.

Bevor wir in der Angelegenheit weitere Schritte unternehmen, ersuchen wir Sie ergebenst um gefl. Mitteilung, ob die erwähnten Mißstände auch in Ihrem Bezirk hervorgetreten sind und ob auch Ihnen eine Abänderung des § 31 des Gewerbesteuergesetzes im Sinne einer

Beschränkung oder Beseitigung der Offenlegung der Gewerbesteuerrolle wünschenswert erscheint."

Wir äußerten uns hierzu wie folgt:

„Wenn auch die Offenlegung der Gewerbesteuerrolle in unserem Bezirke noch nicht zu Mißständen geführt hat, so sind wir doch ebenfalls der Meinung, daß die Veröffentlichung im Gegensatz zu allen Bestimmungen steht, wonach die Steuersätze geheim gehalten werden sollen, und daß jedenfalls Mißbrauch mit der durch die öffentliche Auslegung erlangten Kenntnis getrieben werden kann. Wir würden es daher für genügend halten, wenn dem einzelnen Gewerbetreibenden auf sein Ansuchen hin Auskunft über den ihn betreffenden Steuersatz gegeben werden würde.

Allerdings dürfte es dann auch nicht mehr gestattet werden, daß Listen der zur Handelskammer Wahlberechtigten mit den Gewerbesteuersätzen oder den auf diesen beruhenden Handelskammerbeiträgen veröffentlicht würden."

Besteuerung ausländischer Holzhändler.

Eine Anfrage des Vorsitzenden der Einkommensteuer-Veranlagungs-Kommission des Stadtkreises Thorn gab uns Veranlassung zu folgender Darstellung über die Abwickelung der Geschäfte seitens der sich während der Holzsaison hier aufhaltenden ausländischen Holzhändler:

„Es ist dabei zu unterscheiden zwischen den Geschäften die bereits in Rußland abgeschlossen waren, und denjenigen, die diesseits der Grenze abgeschlossen werden. Waren die Hölzer bereits in Rußland verkauft, so besteht die Tätigkeit der russischen Holzhändler hier nur noch in der Empfangnahme des Geldes oder der Wechsel, welch letztere sie denn auch in Deutschland weiterbegeben. Hierzu wäre jedoch ein Aufenthalt in Thorn nicht unbedingt erforderlich.

Werden die Hölzer erst in Preußen verkauft, so geschieht dies zwar durchweg durch Vermittelung von Kommissionären, doch greift auch der russische Holzhändler handelnd und beeinflussend in den Geschäftsgang ein. In der Regel haben übrigens nicht die ausländischen Holzkaufleute eigene Kommissionäre, sondern die deutschen Käufer senden ihre Kommissionäre hierher, um die Hölzer zu besichtigen und zu kaufen. Die Geschäfte wickeln sich aber nun keineswegs derart ab, daß die von den russischen Verkäufern den Kommissionären aufgegebenen Preise und sonstigen Abschlußbedingungen einfach angenommen oder abgelehnt würden, sondern es finden Verhandlungen zwischen den Parteien statt, wobei der ausländische Händler durch Preisnachlaß Festsetzung der Zahlungsbedingungen usw. direkt handelnd eingreift.

Ebenso trifft er auch Anordnungen für die Vermessung und die Ablieferung der Hölzer, wenn er sich dabei auch eines Spediteurs bedient. Schließlich ist er auch bei der Rechnungslegung tätig, und er nimmt auch, ebenso wie bei den bereits im Auslande erfolgten Verkäufen, das Geld oder die sonstigen Zahlungsmittel in Empfang.

Die ausländischen Holzhändler nehmen also keineswegs nur eine beobachtende Stellung ihren Geschäften gegenüber bei ihren Aufenthalt in Preußen ein, sondern sie halten sich hier zweifellos auch des Erwerbes wegen auf."

Erhebung des Frachturkundenstempels.

In einem Rundschreiben des Deutschen Handelstags vom 15. September heißt es:

„Die Handelskammer zu Konstanz richtete am 30. August folgendes Schreiben an den Deutschen Handelstag: „Von den Handelsfirmen unseres Kammerbezirkes, insbesondere von den Kohlenhandlungen wird als äußerst schädigend empfunden, daß die Frachturkundensteuer auch im sogenannten Reexpeditionsverfahren erhoben wird. Dieses Verfahren besteht darin, daß die von auswärts bezogenen Wagenladungen, über welche meistens vor Abgehen an ihrem Versendungsort bezüglich ihrer endgiltigen Verwendung noch keine Dispositionen getroffen werden können, gleich nach Eintreffen nach dem Ausland weitergeleitet werden. Hierzu ist natürlich die Ausstellung eines neuen Frachtbriefes notwendig, für welchen dann nochmals die Abgabe entrichtet werden muß. Bei den Sendungen, die von Konstanz aus nach der Schweiz weitergehen, ist die nochmalige Abgabeerhebung um so befremdender, als für sie ein schweizerisches Frachtbriefformular Verwendung findet, das lediglich den Abgangsstempel von der badischen Güterabfertigung erhält.

Von dieser Doppelbesteuerung werden unsere Handelsfirmen empfindlich betroffen, denn die ausländischen Abnehmer weigern sich natürlich, auch nur einen Teil der Steuer zu übernehmen. Da nun diese Doppelbesteuerung ein und derselben Sendung kaum im Sinne des Gesetzgebers gelegen sein dürfte und wahrscheinlich das Reexpeditionsverfahren bei Erlaß des Gesetzes vollständig außer acht gelassen wurde, sollte eine Bestimmung getroffen werden, nach welcher das Frachturkundenstempelsteuergesetz in dem genannten Verfahren keine Anwendung findet. Wir bitten den verehrl. Deutschen Handelstag, nachdem jedenfalls auch andererseits Klagen in der angegebenen Richtung bestehen, darauf hinwirken zu wollen, daß unserem Antrage entsprechend eine Entscheidung getroffen werde."

Die Angelegenheit ist der Kommission betreffend Verkehr zur Beratung in der am 5. und 6. November stattfindenden Sitzung überwiesen worden.

Diejenigen Mitglieder des Deutschen Handelstags, die über ähnliche Klagen wie Konstanz zu berichten haben, werden gebeten, dem Deutschen Handelstag davon Mitteilung zu machen.

Wir erwiderten darauf unter dem 31. Oktober:

„Wir können die Klagen der Handelskammer zu Konstanz für unsern Bezirk nur bestätigen. Bei allen Sendungen, die nach Rußland gehen sollen und auf Thorn transito gestellt sind, ist die doppelte Zahlung des Frachturkundenstempels nötig und ebenso für die Einfuhr russischer Kleie, wenn diese nach dem Thorner Transittarif verfrachtet wird. In beiden Fällen geben die russischen Grenzverhältnisse die Veranlassung, die Waren im gebrochenen Verkehr gehen zu lassen, und es ist eine Unbilligkeit, die Verfrachter bei den bestehenden Schwierigkeiten noch mit der doppelten Zahlung des Frachturkundenstempels zu belegen. Wir bitten daher den Deutschen Handelstag ergebenst baldigst darauf hinzuwirken, daß diese ungerechte Besteuerung beseitigt werde. Wir können uns nur der Handelskammer zu Berlin anschließen, wenn diese in ihrer dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem 3. Oktober übersandten Eingabe bittet, daß bei Reexpeditionen die zweite Beförderung nicht zur Zahlung des vollen Stempelbetrages herangezogen, sondern der einmaligen Stempelberechnung der Gesamtfrachtsatz von der ersten Aufgabestation bis zum letzten Bestimmungsort zugrunde gelegt werde."

4. Verkehr mit Rußland.

Verwiegung der über Alexandrowo eingehenden Futtermittelsendungen.

Ende September schrieben wir an die Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg:

„In der Besprechung vom 22. Juni d. Js. haben die beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen sich vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörden einverstanden erklärt, daß die Verwiegung der Futtermittelsendungen künftig in Ottlotschin stattfinden solle. Es wäre nun von Interesse für uns zu erfahren, ob die beiderseitigen Aufsichtsbehörden ihr Einverständnis erklärt haben und ob Aussicht vorhanden ist, daß das neue Verfahren bald in Kraft trete. Für eine gefällige

Auskunft hierüber würden wir der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu verbindlichstem Danke verpflichtet sein."

Uns wurde darauf erwidert:

„Die beiderseitigen Aufsichtsbehörden haben ihr Einverständnis zur Einführung des neuen Ottlotschiner Wiege- und Entschädigungsverfahrens erteilt, und wird demnächst mit der Anlage der erforderlich gewordenen Gleiswage in Ottlotschin sowie der Erweiterung der Gleise begonnen werden. Von wann ab das neue Verfahren in Kraft treten wird, vermögen wir noch nicht bestimmt anzugeben.

Im übrigen teilen wir Ihnen schon jetzt mit, daß der Herr Minister auf unsern Vorschlag die Erhebung der ermäßigten Wiegegebühr von 50 Pf. für jeden beladenen und leer verwogenen Wagen genehmigt hat, obgleich die sehr erheblichen Kosten für die Erweiterungsanlagen auf Bahnhof Ottlotschin und für die Einstellung neuen Personals in Ottlotschin und Thorn durch die Einnahmen aus der Verwiegung bei weitem nicht ausreichend verzinst werden."

Kürzlich ist uns nun mitgeteilt worden, daß das neue Verfahren voraussichtlich am 15. Februar in Kraft treten werde.

Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen nach Rußland über Zollämter II. und III. Klasse.

Auf unser im letzten Bericht angeführtes Schreiben erhielten wir von dem russischen Konsul unter dem 28. August folgende Antwort:

„Auf das von mir dem Zolldepartement zu St. Petersburg überreichte Schreiben der Handelskammer zu Thorn vom 14. Juni d. J., Nr. 1503, erhielt ich vom genannten Departement den Auftrag sub Nr. 19073 vom 12./25. August d. J. der Handelskammer mitzuteilen, daß an demselben Tage dem Chef des Warschauer Zollbezirks folgende Erklärung gegeben worden ist.

Gegenwärtig können nachstehend genannte landwirtschaftliche Maschinen und Geräte ohne Zuziehung eines Sachverständigen, der mit besonderer Genehmigung von den Zollkammern I. Klasse abkommandiert würde, durch die Zollkammern II. und III. Klasse eingeführt werden: Hakenpflüge, Pflüge, Schaufelpflüge (Kultivatoren, Extipatoren), Eggen, Häufelpflüge (mit 2 Streichbrettern), Gäthaken, Schollenbrecher, Erdhaufenschneider, Wiesenstecher, Drehlinge, Pferdefeldrollen, Pferde- und Handharken, Häckerlingsbänke, mit Ausnahme der Reserveteile der Maschinen (Zirkular Nr. 633 vom 13. Januar 1898) und Maschinen und Geräte, die in zerlegtem Zustande eingeführt werden (Zirkular Nr. 2011 vom 29. Januar 1898); die übrigen landwirtschaftlichen

Maschinen und Geräte können durch die fraglichen Zollkammern mit jedesmaliger besonderer Genehmigung des Finanzministeriums und unter Abkommandierung eines Sachverständigen zur Prüfung, auf Kosten des Interressenten, aus der nächsten Zollkammer I. Klasse, eingeführt werden.

Gleichzeitig ist derselbe Chef des Zollwesens in Warschau benachrichtigt worden, daß die Einfuhr der Kochsalze durch die Zollkammern II. und III. Klasse ohne Zuziehung eines Sachverständigen, auf Grund des § 7 des 4. Teils des Schlußprotokolls zum Russisch-Deutschen Handelsvertrage und der Vervollständigungskonvention vom 15./28. Juli 1904, unter der Bedingung gestattet werden kann, daß die aus dem Auslande einzuführenden Salze zum persönlichen Gebrauch der einführenden Personen bestimmt seien, nicht für den Handel, und daß der Satz der dafür zu entrichtenden Zölle, in jedem Falle der Einfuhr, nicht 15 Rubel überschreitet.

Das Zolldepartement fügt noch hinzu, daß die Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte der übrigen Kategorien, welche in dem Zirkular des Zolldepartements vom 31. Januar 1900 Nr. 2154 erwähnt sind, durch die Zollkammern der II. und III. Klasse und Zolleinnahmestellen (Sastawy) laut der Russisch-Deutschen Konvention vom 15./28. Juli 1904, nicht vor dem 1. Januar 1907 erfolgen kann."

Warenverzollung in Rußland.

Ende Oktober schrieb uns die Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg:

„Das russische Zolldepartement läßt seit September 1904 die Besichtigung und Verzollung ausländischer Waren auf Grund der per Post einzusendenden ausländischen Fakturen und Spezifikationen zu. Diese Vergünstigung gilt zunächst nur für die russischen Binnen- und Hafenzollämter in Moskau, St. Petersburg, Odessa, Riga und Reval. Es ist angeregt worden, diese Erleichterungen auch auf die deutsch-russischen Grenzzollämter Wirballen, Alexandrowo und Sosnowice auszudehnen. Als bemerkenswert muß aber hervorgehoben werden, daß das Publikum von der erleichternden Einrichtung beispielsweise auf dem Hauptzollamt in Moskau bisher wenig Gebrauch gemacht hat. Bevor daher der Einführung dieser Maßnahme für die vorbezeichneten Grenzzollämter näher getreten werden kann, ersuchen wir um gutachtliche Äußerung ergebenst, ob ein Bedürfnis zur Einführung dieses Verfahrens anerkannt werden kann.

Wir bemerken noch, daß die weniger bedeutenden Einfuhrämter Grajewo und Mlawa für diese Maßnahme nicht in Aussicht genommen

sind, da, wie die Vertreter der russischen Staatsbahnen erklärten, das dort vorhandene Abfertigungspersonal für die dadurch verursachte Mehrarbeit nicht ausreichen würde."

Wir erwiderten unter dem 15. November:

„Wenn das russische Zolldepartement die Besichtigung und Verzollung ausländischer Waren auf Grund der durch die Post einzusendenden ausländischen Fakturen und Spezifikationen auch für die Grenzzollämter in Wirballen, Alexandrowo und Sosnowice zulassen will, so können wir diese Absicht nur begrüßen, denn jedenfalls liegt darin eine Erleichterung des Abfertigungsverkehrs. Von dieser Erleichterung wird ja allerdings nur in gewissen Fällen Gebrauch gemacht werden, denn die Deklarationen bei den russischen Zollämtern müssen in sehr genauer, mit dem komplizierten russischen Zolltarife übereinstimmender Weise abgegeben werden, weshalb vielfach die Vermittelung eines Grenzspediteurs nicht entbehrt werden kann. Immerhin gibt es zahlreiche Waren, für die die Deklaration einfacher Natur ist, auch lernt der deutsche Versender, der wiederholt die gleiche Ware nach Rußland ausführt, selbst in komplizierten Fällen die richtige Deklaration allmählich kennen, so daß er von der Erleichterung der Verzollung Gebrauch machen kann.

Wir bitten daher die Kgl. Eisenbahn-Direktion ergebenst, sich für die Ausdehnung des fraglichen Verfahrens auf die Grenzzollämter Wirballen, Alexandrowo und Sosnowice auszusprechen."

III. Verschiedenes.

Bestellung von Geldbriefen und Postanweisungen an den Sonn- und Feiertagen.

„Nach einer Verfügung des Reichs-Postamts kommt vom November d. J. ab bei sämtlichen Postanstalten — abgesehen von den durch Eilboten abzutragenden Sendungen — an den Sonn- und Feiertagen die Bestellung von Geldbriefen und Postanweisungen versuchsweise in Wegfall.

Den Geldempfängern, die regelmäßig ihre Sendungen abholen, ist die Abholung an den Sonntagen usw. während der Schalterdienststunden auch fernerhin gestattet. Auch können solche Personen, die an Werktagen Geldbriefe und Postanweisungen im Wege der Bestellung

erhalten, diese Sendungen an Sonntagen usw. am Postschalter abholen, vorbehaltlich des Widerrufs für den Fall, daß aus zu umfangreicher Abholung wesentliche Unzuträglichkeiten entstehen sollten.

Für diejenigen Fälle, in denen ein Feiertag auf einen Sonnabend oder einen Montag fällt, sind die Postanstalten des diesseitigen Geschäftsbereichs angewiesen, die Geldbestellung stets an dem zweiten Tage, also dem auf den Feiertag bezw. Sonntag folgenden Sonntage oder Montage auszuführen."

Belgische Einhundert Franken-Noten.

„Nach einer Mitteilung des Kaiserlich Deutschen Generalkonsulats zu Antwerpen hat die Belgische Nationalbank beschlossen, nachdem der Druck der neuen, vierfarbigen Einhundert Franken-Noten genügend vorgeschritten ist, die im Januar d. J. ausgegebenen provisorischen Billetts mit den in rotbraun gedruckten Worten „Cent Francs" zurückzuziehen, und da die Direktion ferner Gründe zu der Annahme hat, daß Versuche zur Fälschung auch dieser provisorischen Banknoten gemacht worden sind, sich veranlaßt sieht, den Umlauf der letzteren gänzlich anzuhalten. Sie ersucht daher um deren bald mögliche Einwechselung gegen neue Einhundert Franken-Noten oder gegen diejenigen alten Stils, welche den schwarzen Aufdruck „Cent Francs" tragen."

Eröffnung von Reichsbanknebenstellen.

In den Monaten August, September und Oktober sind in folgenden Städten Reichsbanknebenstellen mit Kasseneinrichtung und beschränktem Giroverkehr eröffnet worden.

Datum	Ort	abhängig von
1. August	Bühl (Baden)	Reichsbankstelle Karlsruhe.
1. „	Staßfurt	Reichsbankhauptstelle Magdeburg.
15. „	Ahlen (Westfalen)	Reichsbankstelle Hamm (Westf.)
20. „	Minden (Bz. Arnsberg)	Reichsbankhauptstelle Dortmund.
29. Sept.	Tarnowitz	Reichsbankstelle Gleiwitz.
1. Oktober	Ogladen	„ Remscheid.
3. „	Rastatt	„ Karlsruhe (Baden).
8. „	Northeim (Hannover)	„ Kassel.
11. „	Eisleben	„ Halle.
16. „	Cham (Oberpfalz)	„ Nürnberg.

IV. Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Getreidehandel.

In unserem letzten Bericht führten wir aus, daß die neue Ernte nach Menge und Beschaffenheit den Erwartungen entsprach. Dieses Urteil müssen wir doch, nachdem die weiteren Erdruschresultate bekannt geworden sind, etwas einschränken. Wenn auch, was Weizen und Roggen angeht, die Qualitäten infolge des trockenen Erntewetters gut waren, so war dagegen der Ertrag nicht befriedigend, namentlich schüttete Roggen recht schlecht. Als die ersten Zufuhren von Weizen an den Markt kamen, waren die Preise recht gut, denn es wurden 175 Mark für die Tonne bezahlt. Allmählich gingen jedoch die Preise herab, und selbst die durch die Hackfruchternte bedingte geringe Zufuhr konnte zur Aufbesserung der Preise, die schließlich bis auf 167—170 Mark herabgingen, nichts beitragen. Erst im Laufe des Oktobers ist bessere Kauflust bei stetiger Notiz eingetreten. Von einem Export in Weizen wird uns von keiner Seite berichtet, und es scheint hiernach, daß unsere Mühlen die Hauptabnehmer gewesen sind.

Bei Roggen gingen die Preise, als man sich über den geringen Ertrag nicht mehr täuschen konnte und gleichzeitig der Export einsetzte, schnell in die Höhe, so daß man jetzt 155 Mark für die Tonne erzielt. Es ist verhältnismäßig viel exportiert worden, namentlich nach Norwegen und Finland, und da auch das Proviantamt zu hohen Preisen einkaufte, so erhielt die Preisbildung eine feste Stütze.

Bei Gerste war der Ertrag recht gut, dagegen war die Qualität nicht durchweg befriedigend. Zwar wird von einzelnen Berichterstattern von einer schönen und gegen das Vorjahr geradezu hervorragenden Beschaffenheit der Gerste gesprochen, doch hört man auch wieder Klagen darüber, daß durch das trockene Wetter die Gerste frühreif wurde und daher viele dünne Körner aufweise. Doch scheinen dies, wie die hohen Preise und der gute Absatz beweist, nur Ausnahmen gewesen zu sein. Es wurde viel Gerste nach der Elbe, Thüringen und Königsberg versandt, auch waren die Provinzbrauereien gute Abnehmer. Dagegen

ist inländische Ware nach Petersburg nicht gehandelt worden, weil dem die Zollverhältnisse entgegenstehen. Wohl aber hat man polnische Gerste über Danzig transito nach Petersburg, und zwar in ziemlichen Mengen, verkaufen können. Eine Verzollung polnischer Gerste ist nur vereinzelt bei sehr guten Qualitäten vorgekommen, die hier höher bewertet wurden und daher den Zoll ertragen konnten. Futtergerste, für die ja nur 13 Mark an Zoll zu zahlen ist, wurde dagegen in großen Posten eingeführt, und es dürfte selten so viel Futtergerste in der hiesigen Gegend geblieben sein wie in diesem Jahre.

Hafer ist zufriedenstellend geerntet worden, wenn auch ein Teil noch verregnete und daher schlechtere Farbe zeigte. Die Preise stiegen von 148 bis auf 155 Mark. Es ist viel über Danzig verschifft worden, und auch das Proviantamt trat bald als Käufer auf, so daß die Preise hoch blieben.

Gemenge ist gut geerntet worden, und da auch Grünfutter und Heu reichlich eingefahren waren, so war der Absatz in sonstigen Futtermitteln schwierig.

Getreidemüllerei.

Bis zur neuen Ernte litt unsere Müllerei unter der schlechten Qualität des vorjährigen Getreides, Roggen wie auch Weizen. Man mußte teilweise darauf verzichten, das Mehl auf weite Entfernungen zu verladen, da es zu leicht in der damaligen Jahreszeit verderben konnte. Roggenmehl vertrug trotz des starken Auswuchses noch besser das Lager wie Weizenmehl, das bei allen Mühlen, welche Läger hatten, leicht Dumpfgeruch annahm. Dazu kam noch, daß infolge der Knappheit von Weizen im Juli alles, was nur den Namen Weizen trug, zu jedem Preise gekauft wurde, um nur die Mühle nicht still zu legen. Der Nutzen war im Weizenmehlgeschäft sehr klein und deckte kaum die Selbstkosten, dagegen war die Roggenmüllerei ganz rentabel.

Die neue Ernte, die in diesem Jahre sehr früh einsetzte, brachte schöne Qualitäten, sowohl in Roggen wie auch in Weizen und berechtigte daher zu günstigen Erwartungen auf Rentabilität der Mühlen. Die Preise, die für Roggen gezahlt wurden, waren derartige, daß man mit Nutzen nach allen Gegenden Deutschlands, namentlich Roggenmehl verkaufen konnte. Für Weizen waren die Forderungen hoch und wurden dadurch, daß alle Mühlenläger geräumt waren und gefüllt werden mußten, noch längere Zeit so hoch gehalten, daß ein Absatz von Weizenmehl auf größere Entfernungen unmöglich wurde. Dagegen ist die in der Herbstbestellzeit und während der Zuckerrübenernte in anderen Jahren sich bemerkbar machende Knappheit bei anziehenden Preisen in diesem Jahre ganz ausgeblieben. Ja, man kauft jetzt

Weizen erheblich leichter und billiger, als im August und September, welche Monate gewöhnlich das stärkste Angebot und die billigsten Preise bringen.

Das Mehlgeschäft bewegte sich recht schleppend, da unsere immer noch verhältnismäßig hohen Weizenpreise ein Rendement nach auswärts schwer zulassen.

Auch das Geschäft in Roggenmehl wurde bald ungünstig, da der Export jedes erreichbare Quantum aufnahm und die Preise um 15,00—20,00 Mark für die Tonne in die Höhe trieb. Infolgedessen hatten die Mühlen von der guten Ernte so gut wie keinen Nutzen, da die Mehlpreise nicht annähernd mit den Getreidepreisen Schritt hielten. Erst das in letzter Zeit eintretende Angebot von Südrußland bewirkte ein Abflauen des Exportbegehres in deutschem Roggen, sowie einen Rückgang der Preise auf den größeren Märkten. Leider konnten die Mühlen aber am hiesigen Platze von dem sonst allgemein eingetretenen Preisrückgang für Rohmaterial nicht profitieren, denn das Proviantamt Thorn steigerte auf einmal ohne jeden ersichtlichen Grund seinen Einkaufspreis für Roggen bis auf 160 Mk. für die Tonne, welchen es direkt den Besitzern bezahlt und wodurch es erreichte, daß der Lokaleinkauf sowohl den Mühlen als auch dem Handel hiesiger Gegend vollständig entzogen wurde. So kommt es, daß die Mühlen, die in der getreidereichsten Gegend Deutschlands sitzen, zugleich auch die höchsten Roggennotizen zur Seite haben und den Roggen von abgelegenen Plätzen beziehen müssen, um billiger zu kaufen als zu Hause und um nur einigermaßen Rendement zu finden.

Erschwert wird das Roggenmehlgeschäft noch durch die ungünstigen Wasserverhältnisse auf dem Rhein, dessen Rhedereien jetzt keine Güter abnehmen, so daß die verkauften Waren teils unterwegs, teils zu Hause lagern und Zinsen und sonstige Verluste verursachen.

Futtermittelhandel.

Die in unserm jüngsten Bericht ausgesprochene Befürchtung, daß uns auch in diesem Jahre wieder das nördliche Rußland wegen seiner schlechten Ernteergebnisse im Stich lassen werde, ist leider zur Wahrheit geworden. Es ist dies für unseren Platz um so härter, als die Gouvernements im Wolgagebiet auch als Konkurrenten im südlichen Rußland auftreten, wodurch die russischen Forderungen derartig in die Höhe geschraubt sind, daß sie hierher nur schwer Rechnung geben. Infolgedessen war das Geschäft in Kleie während des jetzigen Berichtsquartals schwierig und wenig lohnend, zumal da infolge der günstigen Futterernte der Bedarf in hiesiger Gegend nicht so groß war wie in den Vorjahren. Es wurden natürlich alle Anstrengungen gemacht,

Bezüge aus Rußland zu ermöglichen, doch mußte mit einem sehr geringen Nutzen gehandelt werden. Wegen der Schwierigkeit der Bezüge aus dem eigentlichen Rußland war man allerseits genötigt, auf polnische Kleie zurückzugreifen, die man sonst wegen der Unreellität der Lieferanten ungern bezog. Die natürliche Folge dieser allgemeinen Nachfrage war eine Preissteigerung in Polen, demgemäß eine Herabdrückung des Nutzens auch bei diesen Waren. Trotz nicht übermäßig starker Zufuhr war der Absatz in Kleie zeitweise recht schwach, und es bildeten sich dann hier größere Läger, von denen ein Teil erst wieder zu Zeiten schwächerer Zufuhren Verwendung gefunden hat. Nennenswerte Preisschwankungen waren allerdings während des letzten Vierteljahres kaum zu verzeichnen. Rückschläge während der Perioden etwas stärkerer Zufuhren wurden wieder zu Zeiten schwächeren Angebots ausgeglichen. — In allerjüngster Zeit erhöhte Rußland seine an sich schon hohen Forderungen von Neuem. Bezüge konnten nur unter größten Anstrengungen gemacht werden, die Zufuhren ließen etwas nach, und es war den Lagerinhabern infolge der etwas besseren Nachfrage und der damit verbundenen kleinen Preissteigerung möglich, sich von einem Teil der eingelagerten Ware freizumachen. Im allgemeinen aber befindet sich das Geschäft in Kleie in gedrückter Lage, und es droht ihm ein neuer Schlag dadurch, daß die russischen Bahnen vom 1. Januar a. St. ab den Frachttarif um 10 % erhöhen, wodurch die früher gemachten Schlüsse auf das nächste Jahr um diesen Prozentsatz verteuert werden und die Bezüge aus Rußland sich schwieriger gestalten. Aber auch die deutschen Bahnen planen für gewisse Kleiesorten eine Tariferhöhung, und zwar sollen die mehlhaltigeren Waren von dem bisherigen Spezialtarif III in den Spezialtarif I versetzt werden. Dieser Vorschlag geht von dem bayrischen Müllerverbande aus, der sich am liebsten mit einer chinesischen Mauer umgeben und auswärtige Fabrikate von Bayern fern halten möchte. Es mag zugegeben werden, daß ganz untergeordnete Mehle vereinzelt unvermischt oder mit Kleie vermischt unter der Deklaration „Kleie" zum Spezialtarif III verfrachtet worden sind, aber der Nachweis dürfte schwer sein, daß diese geringen Qualitäten zu andern Zwecken als zu Viehfutter verwandt worden sind. Den Hauptnachteil etwaiger Frachterhöhung müßte die Landwirtschaft tragen, welche die für die Mastung nötigen mehlreichen Kleien entweder entbehren oder zu höheren Preisen anschaffen müßte. Aber unserer Ansicht nach könnte die Bahnverwaltung sich vor Übervorteilung durch das Verbot, untergeordnete Mehle als Kleie zu deklarieren, und durch Androhung von Strafen bei Über-

tretung dieses Verbotes genügend schützen, und es wäre nicht notwendig, den legitimen Handel, der an sich schon um seine Existenz schwer zu ringen hat, jetzt noch immer weiter zu belasten.

Das Geschäft in Ölkuchen war ziemlich lebhaft. Die Preise konnten ihre frühere Höhe gut behaupten, weil andauernd gute Frage für alle Sorten Kuchen herrschte. Die russischen Forderungen auch für diesen Artikel waren andauernd sehr hoch und erschwerten das Geschäft. Da aber die russische Landwirtschaft speziell für Kuchen wenig Interesse hat, so waren doch Bezüge möglich, wenn auch der Nutzen den Anstrengungen zur Herbeischaffung von Ware nicht entsprochen hat.

Leider beginnt in Rußland wieder Otschered, und es werden sogar auf verschiedenen Stationen Transporte für Alexandrowo nicht angenommen. Ob dieser traurige Zustand wieder große Ausdehnung gewinnen wird, läßt sich natürlich heute nicht sagen. Daß aber das hiesige Geschäft unter diesen Umständen ungemein leidet, ist schon in früheren Berichten des längeren auseinandergesetzt worden. Tatsache ist aber, daß jetzt schon wieder Königsberg von den russischen Bahnen außerordentlich bevorzugt wird, denn dahin werden die Güter fast ohne Unterbrechung befördert, während die Transportmittel nach Alexandrowo nur in geringem Maße vorhanden zu sein scheinen.

Wie weit die seit dem 28. Oktober eröffnete Strecke Kalisch-Skalmierczyce auf das hiesige Geschäft von Einfluß sein wird, läßt sich augenblicklich noch nicht feststellen. Hoffentlich wird der Nachteil für Thorn nicht so groß sein, wie anfangs angenommen worden ist.

Düngemittelhandel. Die Umsätze an Düngemitteln bewegten sich in den Monaten August, September, Oktober d. J. in ungefähr denselben Grenzen wie in der gleichen Zeit des Vorjahres. Nur in Superphosphat war ein etwas größerer Abzug zu verzeichnen, indem solches stärker nach Rußland ging. Die dortigen Fabriken waren durch Unruhen und Streiks gehindert worden, ausreichend Superphosphat herzustellen, so daß die Fehlmenge in Deutschland gedeckt werden mußte.

Wollhandel. Wolle ist in der Berichtszeit wenig gehandelt worden. Die Preise gingen Anfangs langsam zurück, haben sich aber späterhin erholt und zeigen eine sehr feste Tendenz.

Zucker- und Spiritusfabrikation. Über die Zucker- und Spiritusfabrikation konnten uns Berichte über das letzte Vierteljahr nicht erstattet werden, da in beiden Industriezweigen die Kampagne erst im Laufe des Oktobers begonnen hat.

Likörfabrikation. In der Likörfabrikation ist eine Änderung gegen die vergangene Berichtsperiode nicht eingetreten.

Wie wir bereits berichteten, haben sich die Brauereien zusammengetan, um die durch die Brausteuererhöhung vergrößerten Unkosten auf ihre Kunden abzuwälzen. Die gestiegenen Gerstenpreise trugen das ihrige dazu bei, die Brauereien zusammenzuhalten, und so ist denn, wenigstens in unserem Bezirk, die Bierpreiserhöhung durchgesetzt worden. In den Monaten August und September führten diese Kämpfe allerdings zu einem Minderabsatz, doch scheinen sich seit Oktober die Gemüter der Abnehmer wieder beruhigt zu haben. Der Absatz nach der Provinz Posen ist etwas zurückgegangen, da die dortigen Brauereien noch zu keiner Einigung gekommen sind und deshalb noch zu dem alten Preise verkaufen. **Bierbrauereien.**

Im Weingeschäft ist eine Änderung in den letzten drei Monaten nicht wahrzunehmen gewesen. Das Ernteergebnis dieses Jahres ist infolge der großen Trockenheit während des Sommers in Bordeaux-Weinen quantitativ um ca. 40 % geringer als im Vorjahre, so daß mit einer halben Normalernte zu rechnen ist, während am Rhein und an der Mosel infolge der Verheerungen, die die Reblaus in den Weinbergen angerichtet hat, ein enormer Ernteausfall zu konstatieren ist. Die Preise sind infolgedessen sowohl für Bordeaux-Weine als auch namentlich für Moselweine geringerer Lagen, denen bei Bekämpfung der Blattkrankheit naturgemäß nicht dieselbe Sorgfalt zu Teil werden konnte, wie den Hochgewächsen, ganz bedeutend in die Höhe gegangen. Über die Qualität der 1906er Weine läßt sich Bestimmtes noch nicht berichten, da die Weine noch nicht genügend ausgereift haben, um ein sicheres Urteil zu gestatten. **Weinhandel.**

Leder war knapp und teuer, der Verkauf in Folge der hohen Preise sehr schwer. Die Kassaeingänge waren leidlich zufriedenstellend. **Leder und rohe Häute**

Die Preise für alle Sorten Häute und Felle hatten bis Mitte Oktober steigende Richtung. Dann trat — namentlich für Rindhäute — ein starker Abschlag ein. Das Gefälle war gering.

Die Fabriken waren mit der Ausführung der Herbstaufträge flott beschäftigt. Die Einholung der Frühjahrsaufträge war mit großen Schwierigkeiten verknüpft, da die Händler bei den hohen Preisen, die für Schuhwerk gefordert werden müssen, sich nicht auf 6 Monate voraus binden wollen. Der Mangel an geeigneten Arbeitskräften macht sich schärfer bemerkbar. Die Versuche, von außerhalb Arbeitskräfte heranzuziehen waren nur von geringem Erfolge begleitet. **Schuhfabrikation.**

Die Monate August und September waren für den Ziegelabsatz ziemlich zufriedenstellend, dagegen war der Monat Oktober in dieser Beziehung ganz unbedeutend, da die meisten Bauten sich ihrem Ende **Ziegeleien.**

zuneigen und neue Verkäufe in ganz geringfügiger Anzahl zustande kommen. Die Preise konnten ihren bisherigen Stand aufrechterhalten dank dem Zusammenschluß der hauptsächlichsten Ringofenziegeleien. Aus dem nämlichen Grunde gestaltet sich der Verkehr mit der Kundschaft jetzt besser, denn die früher gewohnheitsmäßig langfristigen, übergroßen Stundungen sind allmählich aus der Welt geschafft worden. Auf den Ziegeleien hört man mit dem Streichen auf, und es beginnen die regelmäßigen Winterarbeiten neben dem Abbrennen der reichlich in Vorrat stehenden Formlinge. Die Lagerbestände haben sich seit einiger Zeit ansehnlich vermehrt, da nach außerhalb, besonders auf das flache Land, die Verladungen wegen der Rüben- und Kartoffelernte eingestellt werden mußten. Indessen ist dies nur eine Übergangszeit, denn es stehen sehr ansehnliche Bauten in fester Aussicht.

Eisen, Eisenwaren und Metalle.

In den Berichtsmonaten August, September, Oktober hat die Konjunktur weitere Fortschritte gemacht. Für die wichtigsten Artikel, speziell für Walzeisen, Träger und Eisenbleche sind in diesen Monaten weitere, zum Teil recht erhebliche Preiserhöhungen eingetreten, die jedoch die starke Nachfrage nicht einzuschränken vermochten. Der größte Teil der Werke ist bis Mitte nächsten Jahres ausverkauft, und der Eingang von Spezifikationen ist derartig, daß zu deren Erledigung Lieferzeiten von durchweg 6 Monaten für Walzeisen, und 3--4 Monaten für Träger und Bleche verlangt werden. Zur Verschärfung dieser Situation trägt der überall bestehende große Arbeitermangel, sowie der Mangel an Rohmaterialien bei. Es ist deshalb den Werken nicht immer möglich, die volle Leistungsfähigkeit ausnutzen zu können.

Die Marktlage des Auslandes ist ebenfalls sehr gut, so daß Unterbietungen von dorther vorderhand nicht in Frage kommen. Das Ausland ist vielmehr in den letzten Monaten wiederholt in Deutschland als Käufer aufgetreten, wenn auch mit negativem Erfolge, da der Deutsche Stahlwerksverband Verkäufe nach dem Auslande vermeidet, um die Ansprüche des Inlandes befriedigen zu können.

Angesichts dieser Tatsachen dürfte die Annahme berechtigt sein, daß die Konjunktur noch lange anhalten wird, wenn nicht der gegenwärtig enorm hohe Zinsfuß, der noch weiter steigen kann und voraussichtlich auch noch weiter steigen wird, eine Gefahr für ihren Fortbestand werden könnte.

Die Lage der Eisenkurzwaren-Industrie hat sich bei erhöhter Nachfrage und steigenden Preisen ebenfalls sehr gut entwickelt. Auch in dieser Industrie wird über den Mangel an fachmännisch ausgebildeten

Arbeitskräften geklagt, sowie auch über die schwierige Beschaffung der zur Verarbeitung notwendigen Materialien.

Die Preise für Metalle sind, obwohl sie in den vergangenen Berichtsmonaten schon einen sehr hohen Stand erreicht hatten, noch weiter ohne Ausnahme gestiegen, und Fachleute sind der Meinung, daß an ein Sinken des jetzigen Preisstandes vorläufig nicht zu denken sei, da die Produktion hinter der Nachfrage infolge der starken Beschäftigung der Metall- und Elektrizitäts-Industrie zurückbleibt. In welchem Umfange die Preise der wichtigsten Metalle gestiegen sind, zeigen folgende Zahlen:

Es wurden notiert für:

Rohkupfer am 1. Januar 1905 Mk. 147,50 p. 100 kg, dagegen Ende Oktober 1906 = Mk. 216,00 p. 100 kg.
Rohzinn am 1. Januar 1905 Mk. 275,00 p. 100 kg, dagegen Ende Oktober 1906 = Mk. 404,00 p. 100 kg.
Rohblei am 1. Januar 1905 Mk. 26,50 p. 100 kg, dagegen Ende Oktober 1906 = 40,50 p. 100 kg.

Das Geschäft am Platze, sowie in der Provinz hat sich auch in den letzten Berichtsmonaten sehr gut entwickelt. Die wesentlich gebesserte Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft hat das ihrige dazu beigetragen. Von der günstigen Position, in welcher sich unsere Landwirtschaft jetzt befindet, haben speziell die Eisenhändler in der Provinz Vorteil, so daß ihr Bedarf in allen Artikeln der Eisenwarenbranche sich wesentlich gehoben und einen gesteigerten Absatz des Großhandels zur Folge hat.

Die Marktlage für Kohlen erfuhr in den Berichtsmonaten eine weitere Befestigung. Mit dem 1. September traten die üblichen erhöhten Winterpreise in Kraft, und weitere Preiserhöhungen stehen bevor. Obwohl die Förderungsmengen auf allen Gruben gegenüber dem Vorjahre sich wesentlich erhöht haben, hat sich trotzdem besonders in den letzten Monaten eine empfindliche Kohlenknappheit bemerkbar gemacht. Es war mit Schwierigkeiten verbunden, die für den Hausbrand erforderlichen Mengen heranzuschaffen. In Verbindung zu bringen ist diese Kohlenknappheit mit der günstigen Konjunktur in allen Zweigen der Industrie, besonders in der Eisenindustrie. Die enorme Beschäftigung dieser Industrie erfordert naturgemäß einen wesentlich größeren Kohlenbedarf als bei normalen Verhältnissen. Als eine große Schädigung für den Kohlenversand ist auch der starke Wagenmangel anzusehen. Die Gruben erhalten zeitweise 20 % der **Kohlen.**

angeforderten Wagen seitens der Bahnverwaltung nicht gestellt, wodurch im Versand Schwierigkeiten und Verzögerungen eintreten.

Das Geschäft hier am Platze hat sich in den Berichtsmonaten zufriedenstellend gestaltet. Die angelieferten Mengen fanden für den Hausbrand, für die Thorn passierenden Fracht-Dampfer usw. schlanke Aufnahme. Es konnten sogar nicht alle Wünsche in vollem Umfange befriedigt werden, da Kohlen nicht in genügenden Mengen heranzubekommen waren. Aus diesem Grunde konnten die hiesigen Händler die bisher sehr gedrückten Preise etwas aufbessern und in ein richtiges Verhältnis zu den Einkaufspreisen und zu den sehr großen, mit dem Kohlenhandel verbundenen Unkosten bringen.

Englische Heiz-Kohlen sind unseres Wissens nach Thorn garnicht, oder wenn dies doch der Fall sein sollte, nur in ganz geringen Mengen hergekommen. Englische Schmiede-, Gas- und Anthracit-Kohlen gelangten in denselben Mengen, wie in den Vorjahren zur Einfuhr.

Sehr schwierig hat sich die Beschaffung von Briketts gestaltet. Der Verbrauch hierin hat sich in den letzten Jahren derartig gesteigert, daß die Brikett-Industrie z. Zt. bei weitem nicht in der Lage ist, den an sie gestellten Anforderungen genügen zu können. Die Preise erfuhren infolgedessen bedeutende Erhöhungen. Lieferzeiten von 4—6 Wochen sind für Briketts an der Tagesordnung. Dieses Brennmaterial wurde in Thorn noch vor wenigen Jahren so gut wie garnicht begehrt. In den letzten Jahren ist dafür aber größeres Interesse hervorgetreten, und der Bedarf hat sich wesentlich gesteigert. Leider ist aber die Beschaffung dieses Brennmaterials z. Zt. wegen der enorm langen Lieferzeiten mit großen Schwierigkeiten verbunden.

Maschinenfabriken. Unsere Maschinenfabriken waren auch im letzten Vierteljahr überaus lebhaft beschäftigt, so daß sie ihre Aufträge nur mit Überstunden erledigen konnten. Die gute Geschäftslage konnte leider wegen des andauernden Arbeitermangels und der langen Lieferfristen bei dem Bezug von Kohlen, Stab- und Roheisen nicht völlig ausgenutzt werden.

Über die Benutzung von Dampfpflügen wird uns aus Culm geschrieben:

„Durch die anhaltend gute Witterung der letzten Wochen ging die Arbeit der Dampfpflüge flott und ohne Störung von statten, so daß das übernommene Quantum schneller und daher früher erledigt werden konnte als unter normalen Verhältnissen. Das günstige Wetter kam auch den Landwirten für die Rüben- und Kartoffelernte sehr gelegen, so daß dieselbe trotz der recht ungünstigen Leuteverhältnisse fast

überall beendet ist, und die Besitzer mit ihren Gespannen noch nebenbei Zeit fanden, Pflugarbeiten, zu denen sie sonst den Dampfpflug brauchten, selbst zu bewältigen, was auch zur Folge hat, daß die Nachfrage nach Dampfpflügen z. Zt. äußerst gering ist."

Textilwarenhandel.

Der Umsatz war in den letzten drei Monaten recht gut. Allerdings stiegen die Preise fast aller Warengattungen, und es war, namentlich bei Wollwaren, nicht immer leicht, einen entsprechenden Verkaufspreis zu erhalten.

Kolonial- und Materialwarenhandel.

Im Kolonialwarengeschäft sind in den Monaten Juli, September größere Veränderungen zu verzeichnen.

Die Preise für Zucker konnten sich durch große Käufe seitens England und Amerika um etwa 1½ Mark erhöhen, mußten diese Erhöhung aber wieder aufgeben, da die Ernte in Deutschland, Österreich sowie in Cuba sehr groß sein soll und die Deckungskäufe infolgedessen aufhörten.

Heringe sind durch kleinen Fang in Schottland und großen Bedarf in Rußland und Deutschland um zirka 6—8 Mark für die Tonne gestiegen. Auch die letzten Fänge in Yarmouth haben die erwarteten Hoffnungen nicht erfüllt und die Preise dürften daher noch weiter steigen.

Reis hat eine schlechte Ernte, und da der Bedarf in bedeutender Zunahme begriffen, zogen die Preise in billigen Sorten um 1—1½ Mark an.

Sämtliche Fettwaren wie Schmalz, Margarine etc. haben bedeutende Steigungen erfahren da das Inland nicht in der Lage ist, den Bedarf in diesen Artikeln zu befriedigen.

Die Kaffeepreise zogen um wenige Pfennige an, mußten jedoch in letzter Zeit einen Teil der Erhöhungen wieder einbüßen, da sehr gute Ernten in Aussicht gestellt sind.

Für amerikanisches Petroleum mußte die Notierung ermäßigt werden, da Österreich und Rußland, begünstigt durch die billigen Frachttarife, dem amerikanischen Petroleum eine zu große Konkurrenz bereiteten.

Das Geschäft selbst hielt sich in engen Grenzen.

Seifenindustrie.

Die Lage der Seifenindustrie hat sich im abgelaufenen Vierteljahr wesentlich verschärft. Die Preise für fast alle Rohmaterialien haben bei außerordentlicher Knappheit eine wohl noch nie dagewesene Höhe erreicht, und es hielt sehr schwer, die Preise für Fabrikate auch nur um Bruchteile des erforderlichen Aufschlages zu erhöhen.

Der Absatz ist ziemlich rege, so daß beim Zusammenhalten der Fabrikanten eine Preissteigerung der Produkte leicht durchzuführen wäre; aber allen Bemühungen zum Trotz ist eine Vereinigung der Seifenfabrikanten nicht erreicht worden.

Säcke und Jute-Artikel. Seit vorigem Jahre waren für Jute und Jute-Gewebe-Säcke, Pläne, billige Läuferstoffe Preiserhöhungen eingetreten, die zu den Ernteaussichten in keinem Verhältnis standen und zur größeren Vorsicht beim Abschluß für die Sommer- und Herbstsaison 1906 mahnten. Die Läger wurden nicht in der üblichen Weise vervollständigt, und so stellte sich bereits im August ein Mangel an Waren heraus. Die nun vollzogenen Abschlüsse geschahen zu einem ca. 40 % höheren Einheitspreise gegen den im Jahre 1905, und selbstverständlich mußten die Verkaufspreise folgen, so daß heute für Säcke rc. um ca. 45—50 % höhere Preise gefordert werden müssen. Der Großhandel kauft heute die früher wenig beachteten gebrauchten Mehl-, Zucker- und Transportsäcke auch Packleinen zu sehr guten Preisen auf, um diese für den Großkonsum anzusammeln. In früheren Jahren wurden alte Mehl- und Zuckersäcke gern von kleineren Landwirten und zum Zwecke der Kleieverladungen aufgekauft.

Holzhandel. Die Holzankünfte betrugen im

August	1906	393	Traften,	August	1905	336	
September	„	279	„	September	„	223½	
Oktober	„	428	„	Oktober	„	256½,	

so daß hieraus schon hervorgeht, wie wesentlich die Steigerung der angekommenen Holzmenge war. Im ganzen haben im Jahre 1906 die Grenze 2456 Traften passiert, so daß damit die Gesamteinfuhr des Vorjahres bereits um 166 Traften überschritten ist. Der Kubikinhalt des eingegangenen Holzes betrug im Vorjahre 1 481 493 fm, in diesem Jahre 1 685 496 fm. Das Speditionsgeschäft kann somit als befriedigend bezeichnet werden. Jedoch läßt sich dieses Urteil nicht bezüglich des Verkaufes der angekommenen Holzmenge abgeben. Schon im Beginn des Berichtsvierteljahres machte sich störend bemerkbar, daß die Hölzer nicht so prompt, wie es die Ankünfte erfordert hätten, in den Brahnauer Hafen eingeschleußt werden konnten, so daß die Traften viele Wochen lang auf der Weichsel vor dem Hafen gehalten werden mußten. Unter diesen Andrängen an der Hafenspitze litt auch die Verflößung der Hölzer nach Danzig, da deren Durchkommen wesentlich erschwert wurde. Die ganzen Umstände übten einen lähmenden Einfluß auf die Käufer aus. Das dann im September eingetretene Hoch-

wasser riß von dem vielen Holze, mit dem die Weichsel belegt war, einen großen Teil fort. Dadurch wurde ein so großer Schaden herbeigeführt, daß die Bergungsarbeiten bei den fortgerissenen Hölzern erst Ende November zum Abschluß werden kommen können. Der Schaden selbst beziffert sich auf ca. 2 Millionen Mark. Zu bergen waren 400000 Eichen, Eichenklötze, Elsen und Schwellen. Viele sind in Grund gegangen und nicht mehr in den Besitz der Eigentümer gelangt. In Bromberg hat sich eine Bergungskommission gebildet. Von den Mitgliedern der Bergungskommission mußte jedes 2500 Mark für jede Traft hinterlegen und außerdem muß jeder Eigentümer für den ihm übergebenen Kubikfuß Rundholz resp. Kantware 15 Pfg. Bergungskosten zahlen. Ein großer Teil der verschwommenen Hölzer ist mit vielen Kosten zusammengebracht worden, jedoch haben einzelne Eigentümer einen Verlust von 15—20000 Mark. Durch den Eintritt des Hochwasserschadens wurden die vorhandenen Arbeitskräfte bei der Bergung der Hölzer benötigt, so daß solche bei der Verflößung der unversehrt gebliebenen Hölzer nicht in genügender Anzahl vorhanden waren und die Arbeitslöhne, sowie im Zusammenhang damit die Flößereipreise ganz erheblich sich steigerten. Dadurch wurde neuerdings der Verkaufsmöglichkeit der Hölzer ein Hindernis bereitet, weil für die Käufer keine Gewißheit gegeben war, ob sie die Hölzer noch würden in Sicherheit bringen können, zumal da die im Bromberger Bezirk belegenen Mühlen mit Holz- und Schneideaufträgen überreichlich besetzt waren. Der Verkauf in der Berichtsperiode war daher ein schleppender und konnte nur zu ermäßigten Preisen durchgeführt werden.

Holzschneidemühlen.

Auch in dem letzten Vierteljahre herrschte in unserm Bezirk fast durchweg eine rege Bautätigkeit, so daß die Holzschneidemühlen vollauf beschäftigt waren und im großen und ganzen wohl auch einen befriedigenden Nutzen erzielten. Auch von außerhalb war die Nachfrage ziemlich rege, und es kamen namentlich große Lieferungen von Balken und Verbandholz zum Abschluß. Die Nachfrage von außerhalb nach Schnittmaterial blieb etwas zurück doch konnten immerhin auch hierin größere Posten versandt werden. Trotz des ziemlich großen Angebots mußten für das Rohmaterial recht hohe Preise gezahlt werden. Auch bei den staatlichen Holzverkäufen im Oktober wurden Preise angelegt, die ebenso hoch oder noch höher waren, als im Vorjahre. Beim Auswaschen des Weichselholzes fehlte es wieder an genügendem Raum und manche Traft liegt noch heute im Wasser, weil kein Platz zum Lagern und Auswaschen des Holzes vorhanden war.

Die Tischlereien sowie die neugegründete Kistenfabrik in Thorn waren vollauf beschäftigt. Die Löhne waren freilich infolge Mangels an Arbeitskräften fast überall weiter gestiegen.

Geklagt wird über die Schwierigkeiten bei der Verladung von Langholz. Auf den kleinen Bahnhöfen fehle es sehr oft an Raum und auf den größeren Bahnhöfen vermiete man oft die vorhandenen Lagerplätze, ja es sei vorgekommen, daß die Konkurrenz durch Aufpachten des verfügbaren Raumes Schwierigkeiten bereite. Es wird deshalb gewünscht, daß zur Verladung von Langholz auch ein entsprechender Platz freigegeben werde, wo für kürzere Zeit Holz lagern könne, denn bei der Unmöglichkeit, die Abfuhr in dem Walde zu unterbrechen, mache sich bei der unregelmäßigen Gestellung der Wagen die Ablage der Langhölzer oft erforderlich.

Sämereien. Da größere Umsätze in dem Sämereienhandel am hiesigen Platze erst von Ende November an stattfinden, war das Geschäft in den Berichtsmonaten recht still.

Zu erwähnen ist nur, daß Thymotee neuer Ernte im Preise um 5 Mark gegen die Frühjahrspreise in die Höhe ging. Seradella ist in unserer Gegend im Gegensatz zu Pommern und der Mark gut geerntet worden, so daß der Preisstand des Vorjahres nicht erhöht werden wird. Über den Ernteausfall in Rotklee liegen z. Zt. noch keine zuverlässigen Berichte vor, solche dürften auch nicht vor Dezember zu erwarten sein. Bei Weißklee lauten die Berichte über den Ernteausfall günstig. Es haben auch bereits Angebote in neuer Ernte stattgefunden, und es sind Abschlüsse zustande gekommen, bei denen selbst für gute Qualitäten verhältnismäßig billige Preise bezahlt wurden.

In englischem Raygras sind trotz der schlechten Ernteaussichten Anfang Oktober Offerten eingegangen, die zu Käufen anregen mußten und auch Abschlüsse herbeiführten. Die neue Ware ist zwar leichter an Gewicht und dunkler in Farbe, verspricht aber genügende Keimfähigkeit.

Spedition. In dem letzten Vierteljahre entwickelte sich am hiesigen Platze ein recht reger Stückgutverkehr sowohl auf dem Bahn-, als auch auf dem Wasserwege, so daß das Rollgeschäft gute Beschäftigung fand. Infolge der hohen Arbeitslöhne, der teuren Futterpreise und der Teuerung bei Anschaffung und Reparatur der Utensilien werfen die bestehenden Rollgeldsätze einen ungenügenden Nutzen ab.

Die Schiffahrt hatte infolge des schlechten Wasserstandes mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Fahrzeuge konnten meist nur halbe Ladung nehmen, und hatten eine lange Fahrzeit.

Sehr lebhaft war der Floßverkehr auf der Weichsel, doch stellten sich die Flößerlöhne sehr hoch, da die Verflößung durch den niedrigen Wasserstand und durch ungünstiges, stürmisches Wetter äußerst langsam von statten ging.

Die Zufuhren von Futtermitteln aus Rußland waren infolge des großen Waggonmangels wieder sehr spärlich. Es vergehen an vielen russischen Stationen Monate bis die zur Beförderung aufgelieferten Waren zur Verladung kommen können. Natürlich wird das Geschäft hierdurch sehr erschwert.

Inhalts-Verzeichnis.

I. Sitzungsbericht:

II. Verhandlungen der Handelskammer:

1. Einrichtungen für Handel und Industrie.

2. Verkehrswesen.

a. Eisenbahnen.